مجلة العمارة

٦-٧-٨

المجلد التاسع

١٩٤٩

عدد خاص عن تخطيط المدن

NOT TO LEAVE LIBRARY

مجلة العمارة

٦-٧-٨

المجلد التاسع

١٩٤٩

عدد خاص عن تخطيط المدن

مجلة العرب

مجلة العمارة

العدد ٦-٧-٨

١٩٥٠

مشروع التخطيط العام [يافـا] ... ... للمهندس المعمارى – على المليجى مسعود ٥

مدينة فاروق بوادى كوم أمبو ... » » دكتور سيد كريم ٢٣

تخطيط مدينة المقطم ... ... » » دكتور شفيق الصدر ٢٧

هندسة المرور فى تخطيط المدينة ... » » احمد عزب كريم ٣٥

المساكن وعلاقتها بتخطيط المدن ... » » ه. كندال ٤٤

المباني الاقتصادية المجهزة ... ... » » دكتور سيد كريم ٥٧

مشكلة المساكن فى مصر وعلاجها ... » » توفيق احمد عبد الجواد ... ٧١

REVUE

AL EMARA

No. 6 - 7 - 8
1950

Jaffa	...	Dr. A. M. Massoud - Arch.		5
Cite Farouk I â Wadi Kom. Ombo	...	Dr. Sayed Karim	»	23
Mokattam City Planning	...	Dr. S. Alsadr	- »	27
Traffic Problems In Modern City Planning	...	A. A. Karim	- »	35
Housing Problems in Modern Town Planning	...	H. Kendal	- »	44
Economic Ready Made Buildings	..	Dr. Sayed Karim	- »	57
Housing Problems in Egypt	.	T. A. Gawad	- »	71

مشروع التخطيط العام

يافا

مشروع
تخطيط المدينة

المهندس
علي المليجي مسعود
عضو جمعية تخطيط المدن بلندن
مدير تخطيط المدن بالبلديات
وزارة الصحة - القاهرة

● نشأة مدينة يافا وتطورها المعماري

إذا تتبعنا سير المدن وتاريخ عمرانها ودرسنا العوامل الجغرافيه والاقتصادية والحربية التي تؤثر في هذا العمران تبين لنا بوضوح أن هذه العوامل هي نفسها العوامل الأساسية التي أوحت باختيار مواقع معينة تنشأ فيها المدن .

فالموقع الممتاز من الناحية العسكرية أختير لمدينة حربية عاشت طول حياتها إما نقطة هجوم توجه منها حملات الاعتداء أو نقطة إرتكاز دفاعية يصدر منها كل هجوم أو إعتداء .

والمواقع ذات التربة الخصبة التي تنبت كل الثمرات ويغذيها ماء غزير وغيرها من المواقع التي بها معادن ذات قيمة صناعية وتجارية ينشأ عادة في جوارها مدن يعيش سكانها على الزراعة والصناعة .

والمواقع التي تتكون في مفترق طرق هامة تلتقي فيه قوافل التجارة ينشأ عندها كذلك مدن تزدهر وتكبر وتعتمد على التجارة ، وكذلك الخلجان الهادئة على سواحل البحار وغيرها من المواقع المحمية من هياج البحر ورياحه الشديدة تكون صالحة لانشاء الموانيء البحرية ، وكذلك المواقع الممتازة من

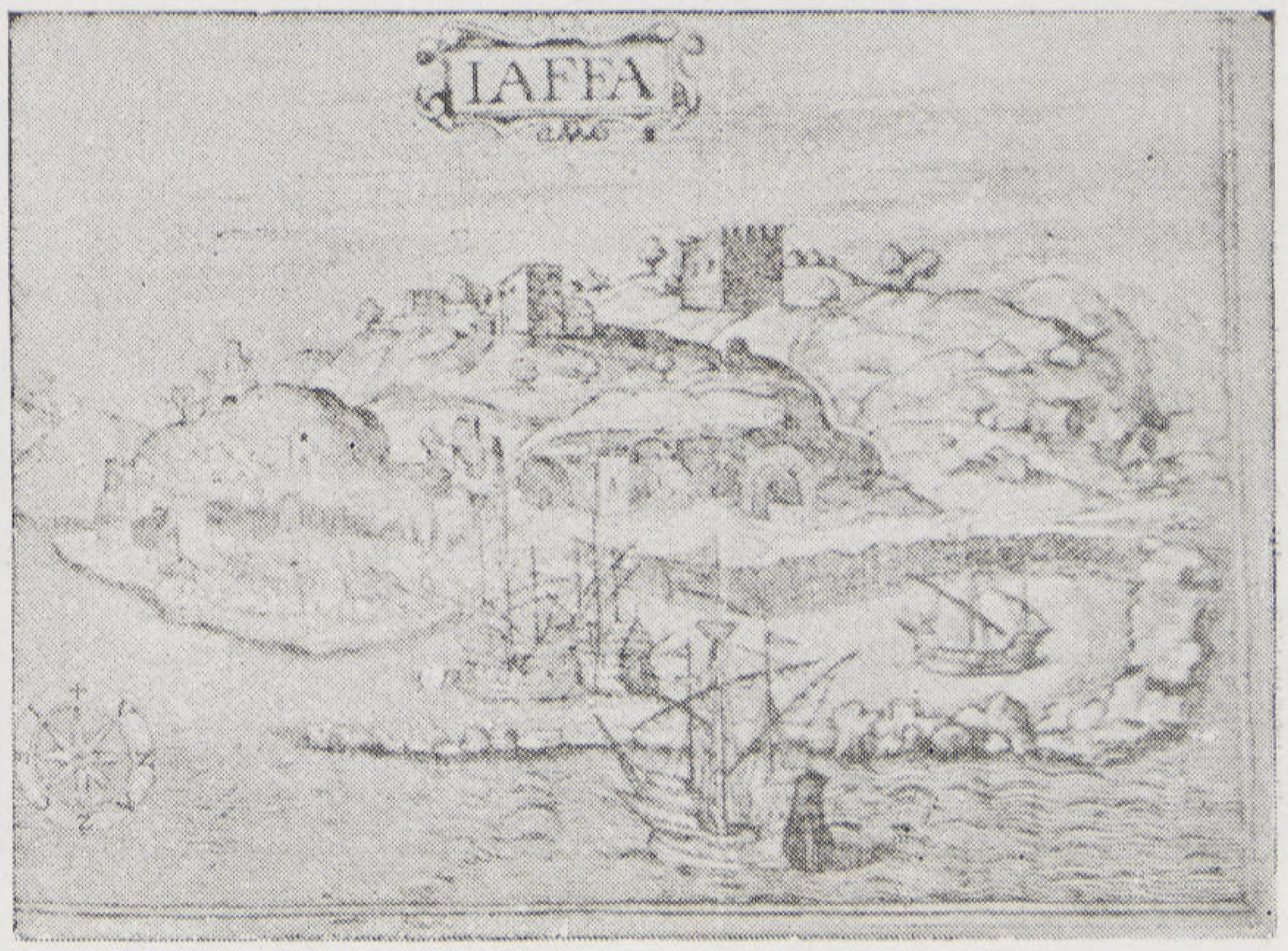
الناحية الصحية أو العلاجية ينشأ فى كثير منها وحدات عامرة تكون مشاتي أو مصايف ممتازة أو نقط علاجية ذات صفة خاصة ، وفى أحوال كثيرة تكبر هذه الوحدات إذا أتيحت لها ظروف إقتصادية أخرى فتكون مدنا كبيرة .

ولم تشذ يافا عن واحدة من هذه القواعد التى ذكرتها وتكاد تجتمع فيها كل الميزات التى جعلت موقعها البديع صالحا لاقامة مدينة جميلة منيعة وغنية . وهذا هو الذي كان، فصخرة يافا منيعة وحولها أرض خصبة ، وكان فى شمال هذه الصخرة ينبوعان من ماء زلال غزير صالح للشرب والأراضى الخصبة التى حولها يرويها المطر فى موسمه المنتظم ، وفى باطن الأرض وعلى أبعاد قليلة الغور ما أختزن فيها من ماء المطر أو ماء تسرب فيه من الأماكن المرتفعة شرق الوادي فاذا رفعت بالمضخات استكملت منه الارض ريها صارت جنة من جنات الأرض وقد تميزت بثمر عز نظـــيره في أى مكان آخر وهو برتقال يافا الغنى عن التعريف .

وفى شرق يافا تتلقى الطرق الهامة عبر فلسطين من مصر جنوباً إلى لبنان وسوريا وتركيا شمالا ، وعند هذا الموقع يتفرع شرقا طريق القدس وشرق الأردن وما وراءها .

وهذه السلسلة من الصخور الطبيعية كونت الميناء الصغير الذي صار فيما بعد ميناء يافا بعد أن بنى فوق هذه الصخور حاجز الأمواج الحالى .

هذه العوامل مجتمعة قد جعلت من صخرة يافا موقعا صالحا لانشاء مدينة منيعة وغنية بالزراعة والتجارة وبقدر ما كان هذا من حسن طالع أهلها فقد كان أيضا من أسباب كثرة متاعبهم بسبب غزوات الطامعين وحروب المتنافسين ولقد مرت بتاريخ يافا فترات هى التى جاءت أثر الحروب المدمرة كانت المدينة كلها أطلالا وخرائب ومع ذلك لم يفقد الموقع أهميته وبقى على الدوام منزل حجاج القدس القادمين من البحر والمكان المفضل الذي تصدر منه تجارة فلسطين والشرق مع أن تجار يافا كانوا يقيمون فى مدينة الرملة .



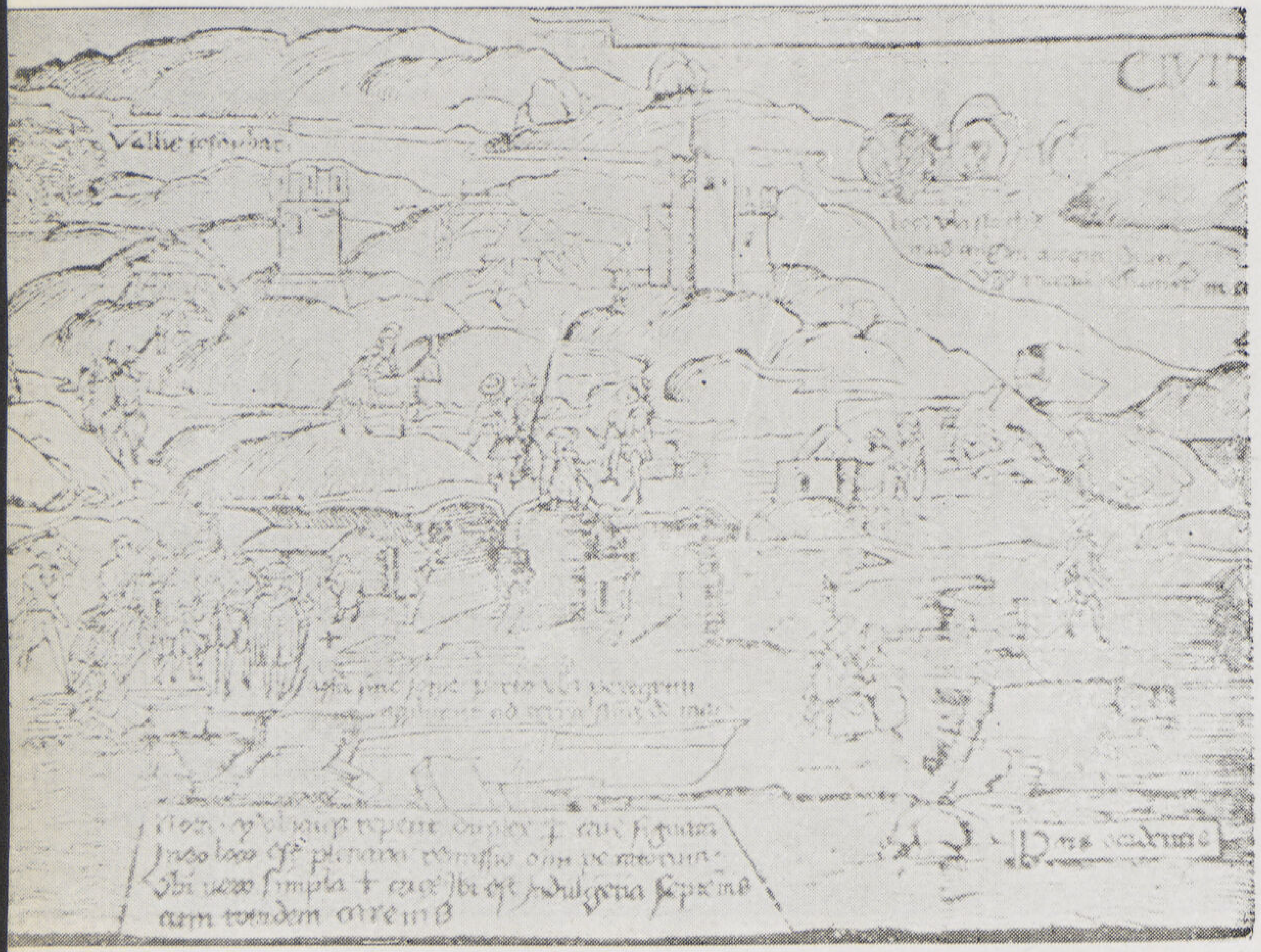
سلسلة من الصخور التى كونت ميناء يافا

سويقة وفسقية ابو نبوت سنة ١٨٣٤

وهكذا نشأت يافا فى موقعها من قديم بعوامل طبيعية قوية لاتزال إلى الوقت الحاضر فى قوتها الأولى مما لايدع مجالا للشك فى عظيم المستقبل الذي ينتظرها وذلك بالقيام على تقوية هذه العوامل وحسن إستغلالها .

فسكان يافا الأصليون ، وهم الذين انحدروا إليها من وراء الأردن ، بنوا بيوتهم الأولى من اللبن فى أعلى الهضبة المشرفة على البحر وكانوا يستقون من عينى ماء فى أسفل هذه الهضبة واقعتين فى شمال المدينة الشرقى .

وعمرها الكنعانيون ولكن لم يتخلف فيها شيء من آثارهم وكذلك لم يعثر على مستند معتمد يمكن أن يستدل منه على وصف كانت عليه يافا فى زمانهم غير أن دراسة حصونهم التى كشفت في أماكن أخـرى قريبة وما ورد فى بعض الأسانيد الفرعونية عن مدينة يافا فى ذلك الأوان يعطينا صورة تقريبية عن عمرانها فقـد كانت مجموعة غير منظمة من البيوت الصغيرة المتزاحمة منتشرة فوق الهضبة وعلى جوانبها وجميعها محاط بسور من الحجارة الكبيرة ، وقد كانت عيون الماء خارج هـذا السور ، ولهذا السبب لابد أن المدينة كانت تعاني الكثير بسبب مياه الشرب وإنعدامه فى أوقات حصارها مما دعا السكان إلى أن ينحتوا فى الصخر أحواضاً لخزن المياه يشربون منها فى فترات الحصار . فلما زاد عدد السكان واتسعت الرقعة التى تشغلها المدينة زحزحت الأسوار ليدخل فى نطاقها ما استجد من البيوت ، وليدخل أيضاً فى هذا النطاق عينا الماء المذكورتان ، وصارت بعد ذلك بمأمن من العطش فى أوقات الحصار.



مدينة يافا سنة ١٤٨٣

وكان سمك السور بحسب ما عرف عن أسوار الكنعانيين فى هذا الزمن يتراوح بين ثلاثة وأربعة أمتار وارتفاعه حوالى عشرة أمتار وبه أبراج عظيمة منيعة على أبعاد قريبة.

فلما دخلها الفراعنة فى سنة ٢٥٠٠ ق. م كانت المدينة لا تزال داخل أسوارها وإن كان من المحتمل أن يكون قد قام خارج هذا السور أبنية أخرى فقد وجدت بركة مقدسة خارج السور إلى شرق المدينة ويظن أن موقع هذه البركة كان فى المكان المعروف الآن بباصة يافا ، وهى الفضاء المنخفض شرق شارع النزهة ،وتتجمع فيها فى فصل الشتاء مياه الأمطار وتدرس البلدية مشروعاً عظيما لتجفيفها وتحويلها إلى ملاعب للرياضة ومنتزهات ، وقد أستقطع منها فى مشروع التحسين جزء لتحويله إلى محطة مركزية للسيارات بالنظر لموقعها المتوسط بالنسبة لمواصلات المدينة الداخلية والخارجية على السواء .

ويحتمل أن تكون مدينة يافا قد ظلت كذلك داخل أسوارها ، ولم يعرف أنها تطورت تطورا يذكر فى إعهود الأشوريين — والبابليين — والفينيقيين — حتى غزاها الاسكندر ، والمعروف أنه أنشأ فيها داراً لضرب النقود كانت تغذي القدس وجنوب فلسطين بقطع العملة .

ثم دخلت يافا حكم الرومان وفى خلاله لقيت أكثر من مرة الكثير من الحرق والتدمير والتخريب بسبب كثرة الحروب والمنازعات وبالرغم من أن حكم الرومان لمدن ساحل فلسطين قد جعل هذه المدن حرة ذات إستقلال ذاتي فلا يبدو أن يافا قد أستفادت كثيرا من هذا النظام إذ المعروف أن للمدن المستقلة تكون شديدة الغيرة على عمرانها ومن نتائج هذه أن أهلها يكونون معنيين عناية كبيرة بتجديدها وتجميلها وتحسين أحوالها الاجتماعية والصحية .

وفى سنة ٦٣٦ م. وفى موقعة اليرموك انهزم جيش هرقل امام جيش العرب الذي كان يقوده عمر بن الخطاب وكانت هذه الهزيمة تامة فقضت على جيش هرقل قضاء تاماً ، وفى نفس السنة أستولى العرب بقيادة عمر بن العاص على مدينة يافا ، وقد بقيت المدينة سليمة وظلت فى مقامها ومنزلتها الملحوظة باعتبارها الميناء الأول لفلسطين وهكذا لم تتأثر بهذا الفتح ولا بالحصار الذي سبقه ولم يعرف أنه أصابها شيء من التدمير أو التخريب الذي كان ديدن جميع الجيوش التى غزتها من قبل وأستمر طريق الحجاج من المسيحيين واليهود مفتوحا عن طريق يافا ووجهتهم القدس .

وقد زارها اليعقوبي المؤرخ والجغرافى العربي الشهير فى سنة ٨٩١ ووصفها بأنها كانت المركز الرئيسى الأول لتجارة فلسطين وأنها ميناء الرملة التى كانت عاصمة فلسطين فى هذا الأوان .

وفى سنة ٩٧٠ زارها السائح العربي أبو محمد عبد الله ابن أحمد المعروف بالمقدسى ووصفها بأنها مدينة صغيرة محمية بحصن منيع ولها أبواب حديدية من جهة البحر وبها مسجد جميل يطل على البحر ، وميناؤها لطيف وصالح للنزول من البحر .

لما عرف أن الصليبين يستعدون لغزو الأرض المقدسة كانت فى يافا حامية فاطمية فلكى لا تمكن الصليبيين من استخدام المدينة كقاعدة لأعمالهم الحربية هدمت حصون المدينة وخربت الميناء وهجرها سكانها فلما دخلها الصليبيون فى سنة ١٠٩٩ وجدوها خالية تماما وبعد فتح القدس فى نفس السنة عاد إليها ملكهم وشرع بمعاونة المتطوعين من أهل بيزا فى إعادة بناء المدينة والسور المحيط بها والقلعة التى لم يكن قد بقى منها غير برج واحد كما أخذ فى إصلاح الميناء وبنى بها المستشفى الذي مات فيه وفى خلال إقامته فيها تمت

بعض التعميرات التى شرع فيها وأخذ يعود إليها أهلها الذين هجروها وعادت إليها الحياة مرة أخرى وأخذت تسترد منزلتها كمركز تجاري هام .

وقد وصفها سائح روسى زارها فى طريقه إلى القدس حاجا فقال إن سور المدينة كان يمتد إلى البحر وإنه كانت تضربه الأمواج .

وقد عانت المدينة كثيرا بسبب تكرر حصارها بجيش مصر وتوالي هجوم هذا الجيش عليها فى هذه الفترة فتخربت أجزاء كثيرة من السور .

ومما هو جدير بالذكر أنه الى ما بعد الحكم المسيحى بسبعين سنة لم تكن فى يافا جالية يهودية ويقول السائح اليهودي بنيامين الذي زارها فى سنة ١١٧٠ إنه لم يكن بها غير يهودي واحد وكان صباغا فأين هذا مما يراد لها الآن بما تبديه المسيحية الأمريكية من تأييد الصهيونية فى فلسطين .

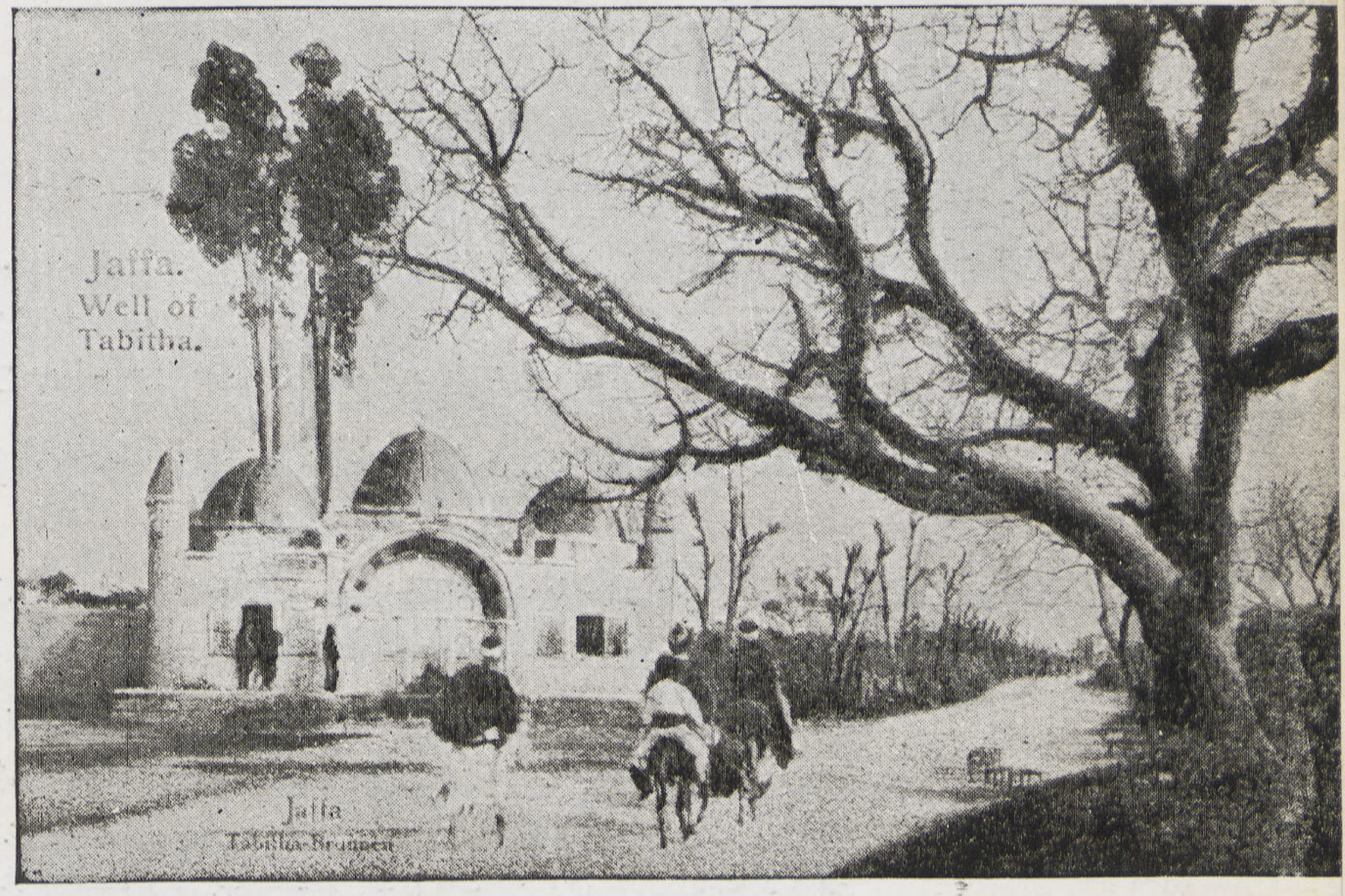
وفى سنة ١١٩٢ تحطمت أسوار المدينة تحت ضربات جيش صلاح الدين ، فلما دخلها لويس ملك فرنسا فى سنة ١٢٥٠ لم تكن أسوارها قد أعيد بناؤها ولم يكن بها من الحصون غير القلعة وقد عسكر الجيش الفرنسى بالبساتين المحيطة بيافا وشرع الملك لويس فى إعادة بناء الأسوار وكان الملك يعاون بنفسه فى البناء طمعا فى الثواب الموعود من الكنيسة جزاء عمله الجليل ولم يهدأ باله حتى أتم الأسوار كلها ومدها إلى البحر وبنى مع الأسوار أربعة وعشرين برجا وقد جدد حفر الخندق خارج الأسوار وقوى جوانبه كما أنشأ دير الفرنسسكان وكلفهم ببناء كنيسة .

وفى سنه ١٢٦٨ غزاها بيبرس فى يوم واحد وطرد أهلها وهدمها عن آخرها فمحى الأسوار والبيوت والقلعة ، وفى سنة ١٣٣٦ أعدت حملة صليبية جديدة فلما بلغ أمرها مسامع المصريين أمر السلطان الناصر (ناصر الدين محمود) بتدمير الحائط البحري ورصيف الميناء ومنع نزول الحجاج إلى الميناء وإن كانت المدينة لا تمس فقد زارها سائح ألماني فى سنه ١٣٤٠ ووصفها بأنها مدينة أثرية جميلة ولكنها فى سنة ١٣٩٥ كانت مخربة تماما ويظن أنه يرجع إلى غزوة الصليبيين فى القرن الرابع عشر وهو الغزو الذي قام به بطرس الأول ملك قبرص .

لما فتح الأتراك يافا فى سنة ١٥١٦ كانت المدينة لا تزال فى حالة تخريب ولم يكن بها غير البرجين والأقبية التى كان يستعملها الحجاج ، وفى سنة ١٦٤٢ شرع الفرنسسكان فى تحويل الأقبية إلى بير وأقام الأتراك فى نفس السنة برجا ثالثا مستدير الشكل فى أعلى التل ، وحوالي سنة ١٦٤٤ كان قد أقيم عدد قليل من الأكواخ الصغيرة شغلها بعض التجار والأجانب الذين كانوا يتعاملون مع سكان المنطقة وفى سنة ١٦٥٤ شرع الفرنسسكان فى إقامة دير اللاتين الحالى ، ومن المعتقدات الشائعة انه أقيم فى موضع بيت سيمون الدباغ .

شارع الميناء والبيوت المطلة عليه والمخازن

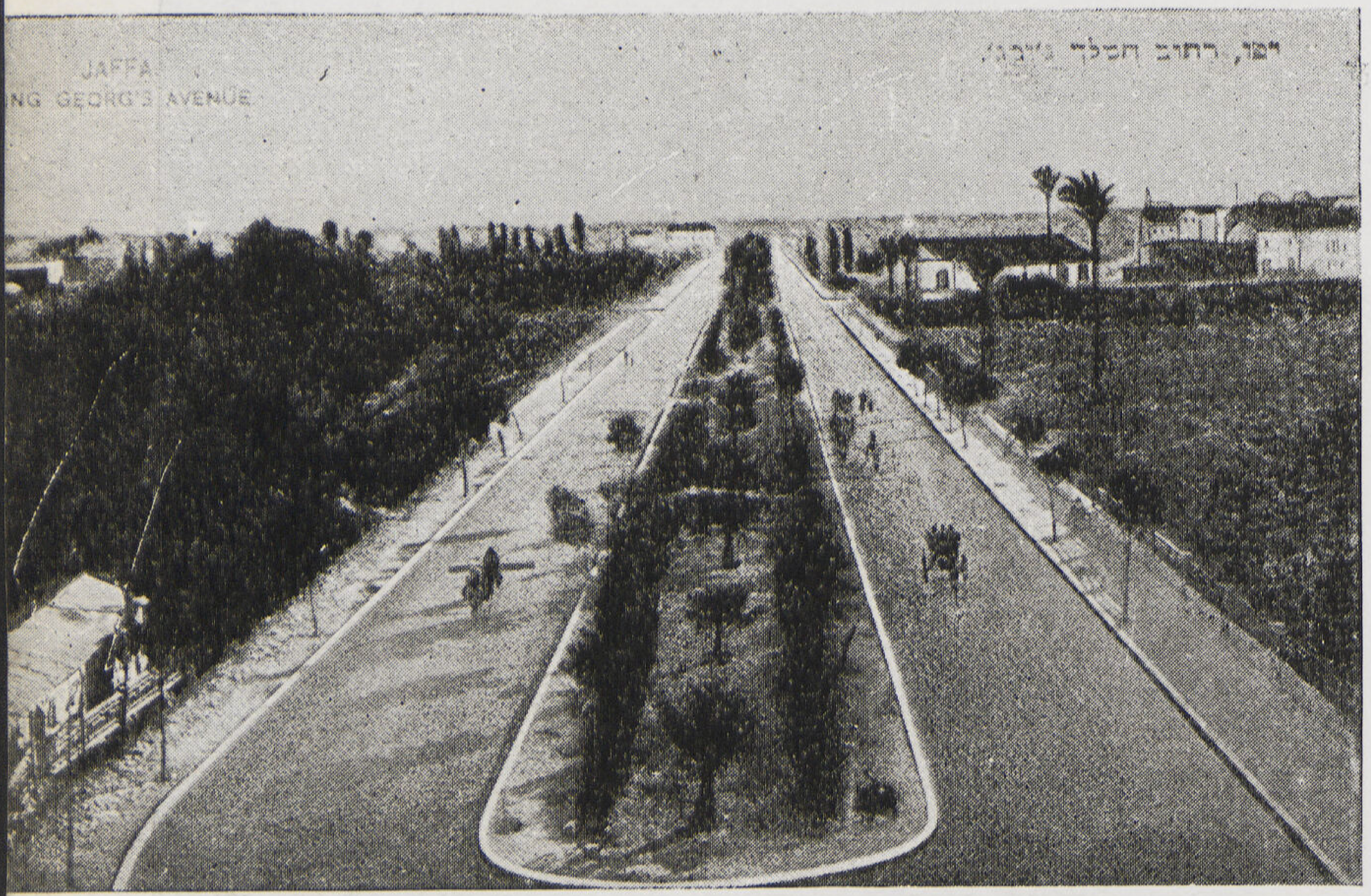
سبيل ابو نبوت على طريق القدس سنة ١٩١٤



وفى سنة ١٦٧٥ تقدم العمران فى المدينة وكان قد أقيم بها بعض المباني الهامة منها عدد من المخازن وجامع وعدد من المنازل الصغيرة على جوانب التل ، وتسجل الصورة المأخوذة للمدينة فى سنة ١٦٧٥ حالتها العمرانية فى ذلك الوقت والرسم مأخوذ من جهة البحر والجـامع المرسوم بها لا يزال موجودا إلى الآن . وفى سنة ١٧٢٦ زارها قسيس الماني ووصفها بأنها أقرب إلى قرية صغيرة منها إلى مدينة وأنه لم يكن لها أسوار تحيط بها وكان بالأراضى المحيطة بها مياه راكدة تتصاعد منها أبخرة جعلت جوها خانق وغير صحي.

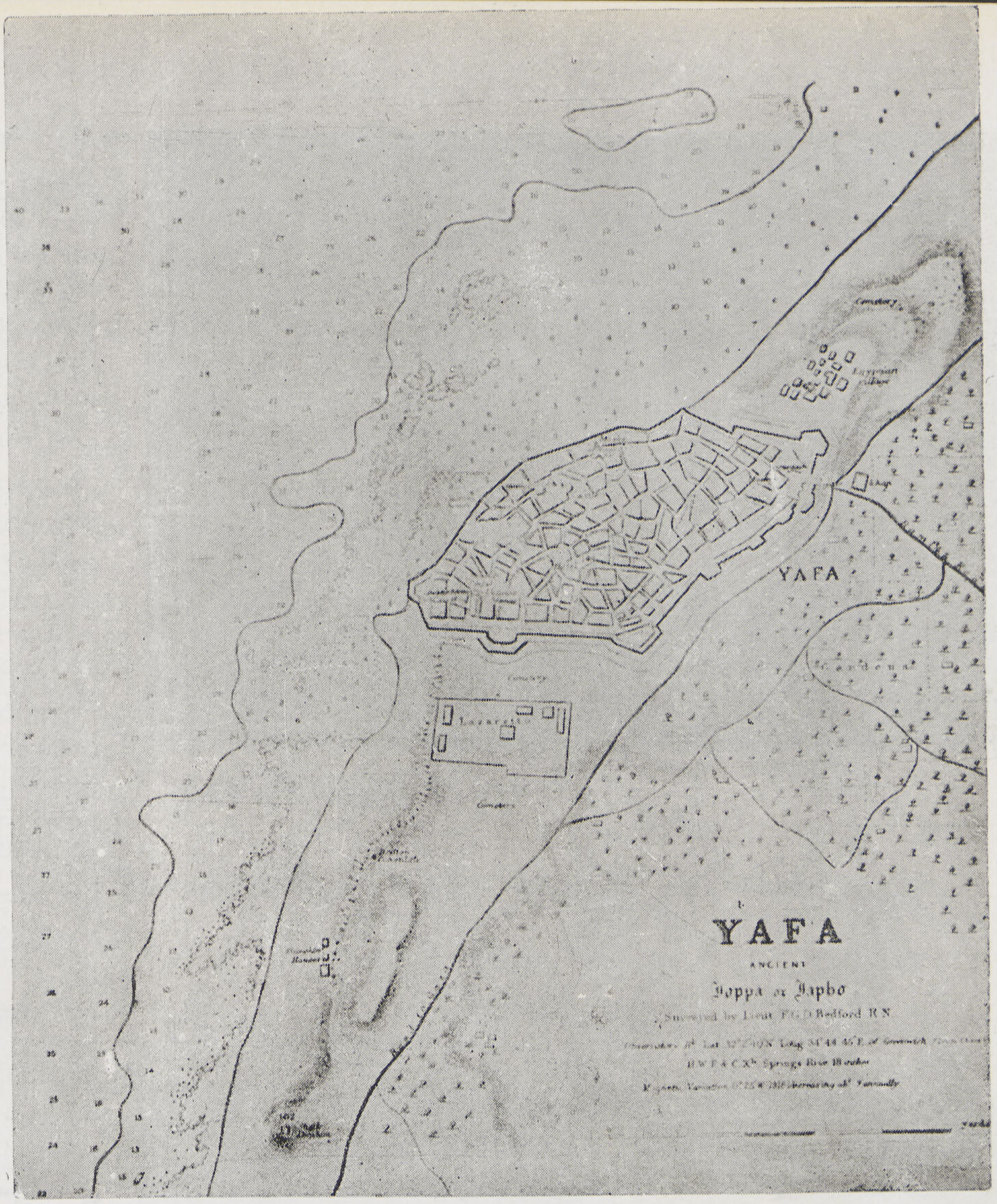
وحوالى سنة ١٧٤٠ شرع فى بناء الرصيف الذي صار فيما بعد شارع الميناء وبني على جانبه بعض البيوت والمخزن التي تطل عليه إلى الآن كما بني على هذا الرصيف دير الأرمن ودير اليونان لايواء الحجاج ، ولكليهما منظر بديع على الميناء إلى الوقت الحاضر . وقد تتابع بعد ذلك العمران وأزداد سنة بعد أخرى ، وحوالى سنة ١٨٧٠ كان بالمدينة أكثر من ٥٠٠ منزل وعدد من المساجد وجففت حولها مساحات كبيرة من المستنقعات التى تحولت إلى بساتين جميلة . ولكن يافا لم يكن قد قسم لها بعد أن تستريح وتتدرج وهى آمنة فى سلم العمران وتزدهر بما حبتها الطبيعة من ميزات الموقع ونشاط أهلها ، فقد تعرضت بسبب الغارات والمنازعات التى قامت بين حكام فلسطين المحليين وبين حكام مصر إلى سلسلة جديدة من الحصار والغزو مما سبب لها كثيرا من الأضرار ، كما عاق تقدمها وعمرانها .

وفى سنة ١٧٧٣ كان حول المدينة سور بسيط كسور الحدائق ، وقد دمر عندما غزاها نابليون وقد غزاها معه الطاعون ففنى بسببه كثير من أهلها ، كما فنى الكثير من جيش الفرنسيين . وبعد أن رحل عنها الفرنسيون شرع فى بناء التحصينات تحت إشراف الأتراك وبعض الضباط الانجليز غير أنه فى سنة ١٨٠٠ وقد كانت هذه التحصينات على وشك الكمال تعرضت المدينة من جديد لأهوال الحصار بسبب المنازعات التى كانت لا تنقطع بين الحكام الأتراك . تعتبر العشرة سنوات من عمر يافا بين ١٨١٠ ، ١٨٢٠ عهدها الذهبي بسبب ما أزدهر فيها من العمران ونالت من التقدم ، ويرجع الفضل فى ذلك الى وال تركى مصلح أشتهر باسم أبو نبوت فهو الذي أتم بناء السور حول المدينة وأقام حولها خندقا ، وفى سنة ١٨١٦ أتم بناء المسجد الكبير شمال المدينة وهو أهم مساجد يافا القديمة إلى وقتنا الحاضر ، وقد وضع لاصلاحه وتجديده وتجميله مشروعاً كبيراً يشمل إزالة الحوانيت الملاصقة له جنوبا وكذلك إزالة السجن الموجود فى شماله وتوسيع الساحات التى حوله وتوسيع الأرض التى تخصص له على أن يعاد تشييده بالفخامة والجمال الذي يناسب أهمية يافا باعتبارها العاصمة القومية لفلسطين العربية . وكذلك أقام أبو نبوت سويقة جميلة وأنشأ فى وسطها فسقية لطيفة جمل



شارع جمال باشا (النزهة) في اول عهد انشائه

معسكر ابراهيم باشا جنوب يافا ١٨٣٦

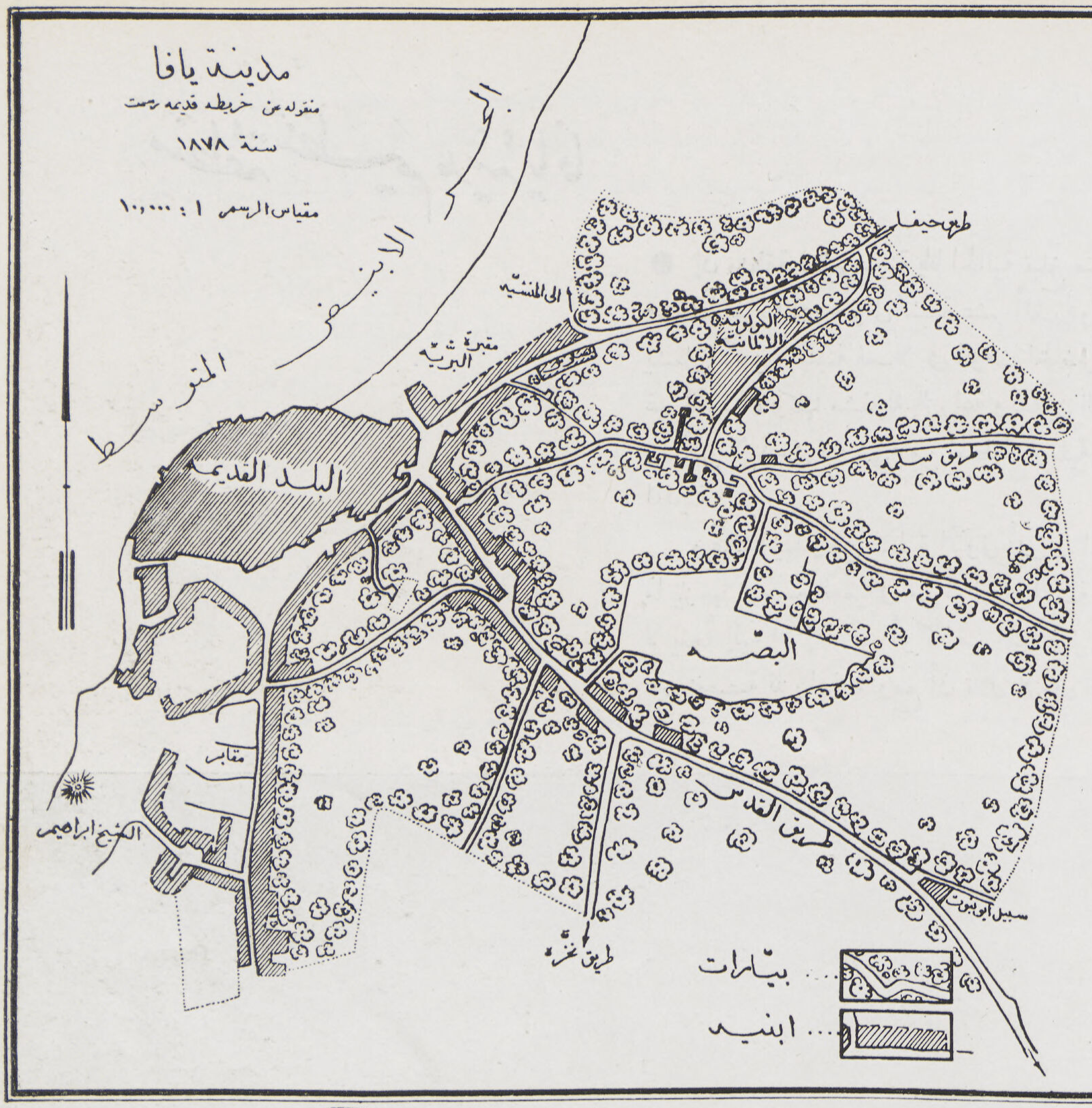


خريطة يافا سنة ١٨٦٣

وفيها فوق واحد من البئرين المعروفين فى ركن المدينة الشمالى والشرقى ، وقد كانت هذه الفسقية من الرخام المزخرف بالنقوش الجميلة والمحلى بكتابات عربية مذهبة. وعلى طريق القدس وعلى بعد نصف ميل من المدينة أنشأ سبيلا آخر لا يزال باقيا إلى الآن، وقد أقامت البلدية حوله حديقة جميلة ، وتعلو هذا السبيل قبة صغيرة وأربع قباب أصغر منها وفى سنة ١٨١٦ أعيد بناء بوابة المدينة الشرقية على طراز فخم ، وكانت تحصينات المدينة مكونة من ثلاثة حصون واحد فى الشمال بالقرب من البحر ، والثاني فى الشمال الغربي، والثالث فى الشرق عند البوابة الشرقية فى الموقع المشغول الآن بالسجن وثكنات البوليس. وفى سنة ١٨٢٠ تم إصلاح السور كله بحجارة جلبت من خرائب مدينة قيصرية.

وفى سنة ١٨٣١ فتح إبراهيم باشا ابن محمد على باشا والى مصر يافا بدون حرب وكان معسكره جنوب المدينة على التلال بين المدينة ومقام الشيخ إبراهيم العجمي وفي خلال هذه الفترة اضطرد تقدم المدينة ببطء ولكن بثبات وقد كان مما فكر فيه إبراهيم باشا من المشروعات العمرانية بالمدينة أن يحول الباصة إلى ميناء داخلي ليافا وذلك بانشاء قناة خاصة توصلها بالبحر. وفي سنة ١٨٣٨ حصل زلزال عنيف دمر عدداً من البيوت وأجزاء من الحصون. وفي ١٨٤٠ عادت فلسطين إلى حكم الأتراك بمساعدة انجلترا وفرنسا والنمسا وانسحب الجيش المصري ولكنه خلف وراء من عدداً العائلات المصرية التى كانت ملحقة به فاستقرت في قرى صغيرة في منطقة يافا أطلقت عليها اسماء مصرية مثل: سكنة أبو كبير وحماد والدرويش وغيرها ، وقد كبرت هذه القري وأحاطتها بساتين البرتقال ، وهى الآن في منطقة تنظيم مدينة يافا وقد أستمر تقدم المدينة العمراني بسرعة في خلال النصف الثاني من القرن الماضى. ويعتبر عام ١٨٧٩ نقطة تحول في تاريخ يافا العمراني إذ شرع في هدم سور المدينة وكانت أول نتائج هذا العمل إمتداد المدينة بعد أن فك عقالها فتوسعت في الشمال وفي الجنوب خارج السور.

وفي سنة ١٨٨٨ تم إزالة أسوار المدينة كلها وأقيم في مكانها بعض الأبنية أما الخندق فقد ردم وأنشى مكانه الشارع المؤدي إلى حي



خريطة يافا سنة ١٨٧٧
قبل فتح شارع النزهة

العجمي وهو المعروف الآن باسم شارع الحلوة ثم وسع شارع الميناء وأنشىء رصيف أمام دير الأرمن وأقيم عليه الجمرك مع درج للنزول إلى البحر ، كما صار تعميم الميناء أمام هذا الرصيف وبطوله. وفى سنة ١٨٩٢ أفتتح الخط الحديدي بين يافا والقدس وهو أول خط حديدي أنشىء في فلسطين . ١٨٨٦ أنشىء ١٨٩٢أنشىء حي المنشية والأحياء المجاورة له. وفي أغسطس سنة ١٩١٤ جاء إلى يافا الوالي الجديد حسن بك وكان محباً للتعمير وقد أستفادت يافا مما أستحدثه فيها من التحسين والتجميل وهو الذي شق شارع جمال باشا في وسط بساتين البرتقال في شرق المدينة وهو المعروف الآن بشارع النزهة . وكان ذلك في سنة ١٩١٥ . وفي المدينة القديمة هدم كثيرا من البيوت المتداعية لينشىء شوارع وميادين جديدة وليوسع بعض الشوارع الضيقة كما أجرى تحسينات كبيرة في الطريق الموصل إلى الميناء بتوسيعه عند نقطة إلتقائه بطريق القدس وغزة وهو الذي هدم سويقة أبو نبوت عند ما أعترضت مشروعاته لتوسيع الشوارع وإنشاء الميادين كما أنشأ في حي المنشية مسجدا يعرف إلى اليوم باسم مسجد حسن بك. وقد توقف العمران في يافا خلال الحرب الكبرى الأولى كما هو الحال في كل مكان ثم عاد إليها نشاطها العمراني وسار بخطى سريعة وعملت الظروف الخاصة عملها و نشأت المستعمرات اليهودية الكثيرة في أطراف منطقة يافا وتحول ثقل العمران كله حول شارع النزهة وشارع القدس وأختفت بساتين البرتقال على جانبي شارع الملك فيصل الموصل بين شارع النزهة والميناء .

وعمران يافا في الحاضر يسير بخطى سريعة بالرغم من الصعوبات التي أوجدتها الحرب الكبرى الثانية وقد ساعد إنشاء الطرق الأسفلتية في جملة إتجاهات من يافا إلى ما حولها وتوزيع المياه والكهرباء في المنطقة كل ذلك ساعد على تشجيع العمران في أطراف يافا حتى أن البلدية تفكر جدياً في إقامة مشروع للاسكان في الرمال الواقعة جنوب المدينة وهو ما لم يخطر ببال أحد من سكان يافا الذين ظلوا السنين الطوال من عمر المدينة محبوسين في أسوارها . وإذا كان ما سيحصل في المستقبل مما قد يكون من قبيل التخمين أو التنبؤ هو في الحقيقة قياس على الماضي فاني أعتقد أنه عدا ما سينشأ على طريق القدس من الضواحي الجميلة إلى مسافات لا يتصورها أهل يافا فانني أكاد أرى في الأفق ضاحية أخرى جميلة وممتازة بل مدينة ذات نوع من الاستقلال تابعة ليافا تنشأ في رمال النبي روبين الجميلة المشرفة على البحر جنوب يافا وهو موقع صحي يغري بانشاء هذه المدينة المرتقبة وأن إنحصار ارضه في يد مالك واحد مما يسهل إنشاؤها على أسس فنية وإقتصادية صحيحة .

منطقة تنظيم مدينة يافا

● إن منطقة تنظيم مدينة يافا الحالية تبلغ مساحتها ١٧ كيلومتراً مربعاً تقريباً أى حوالى سبعة عشر ألف دونما ، وهذا القدر يشمل الأجزاء المبينة فعلا فى الوقت الحاضر كما يشمل الأجزاء غير المبينة ، وكلها مشغولة بالزراعة وبساتين البرتقال (بيارات) ولكن لا يدخل فيه شيء من المنطقة الرملية التى تقع فى جنوب المدينة.

وهكذا يبدو من النظرة الأولى أن المدينة تستقطع كل ما يلزمها للتوسع العمرانى من أرض زراعية ثمينة وهو إجراء لا يلجأ إليه إلا إذا عز أو كان من المستحيل الحصول على أرض غير مخصصة للزراعة ، ومع أن تلال الرمال السافية تحد المدينة

الحالية من الجنوب وهي تشرف على البحر فان المدينة لا تستفيد من هذه الفرصة الثمينة ، فتجعل توسعها العمراني في هذا الاتجاه الطبيعي من ناحية الموقع ، لأن يافا كمدينة ساحلية كان من الواجب أن يكون إمتدادها بطول واجهتها المطلة على البحر كما أنه إتجاه طبيعي من ناحية صلاحية هذه الرمال للبناء مع إقتصاد فى إستعمال الأراضى الزراعية الثمينة لأغراض التوسع البنائي .

وبالنظر لوجود مدينة تل أبيب في شمال يافا ، ووجود البحر الأبيض المتوسط في غربها فان إمكان توسع المدينة ينحصر في الناحيتين الشرقية والجنوبية . أما فى الناحية الشرقية فان حدود تنظيم مدينة يافا الحالية تنتهي بمدرسة تنار الزراعية وهذه المدرسة وحقول التجارب الملحقة بها تشغل مساحة ثلاثة آلاف دونما تقريباً وهى واقعة على جانبي طريق القدس ، وهي تسد الحدود الشرقية كلها ولذلك فان التوسع البنائي فيها لم يتم إلا بعد تعديل إستعمال هذه الأرض وهذا مرهون برغبة مالكي هذه المدرسة ومديريها .

ولقد قامت فى الجنوب وعلى الرمال التي ينفسح فيها المجال لتوسع المدينة مستعمرتان إحداها مطلة على البحر الأبيض المتوسط وهي مستعمرة بيت يام والثانية مستعمرة أجروباك في الشرق وبينهما فى الوقت الحاضر ممر عرضه ٦٠٠ متر على حد منطقة تنظيم يافا ويشغل جزء منه مباني القرية العربية المستعملة مصحة للأمراض العصبية . وهكذا أصبح ضم هذا الممر إلى منطقة تنظيم المدينة ضروريا لتوسعها العمراني .

ولما كانت المدينة محرومة من ساحل رملي للاصطياف ، فان هذا الممر الجنوبي فى المناطق الرملية يجب أن يمتد حتى يتصل بالبحر غرباً ، وأن يكون للمدينة من هذا الساحل القدر الكافى الذى يسمح بانشاء مصيف ومنطقة استحمام وما يتبع هذا من المنشئات العامة مثل الكازينو واللوكاندة وأكشاك الاستحمام وغيرها من المنشآت المشابهة ، وكذلك ما ينشئه الأهالى خاصة من مساكن الاصطياف أو الاقامة الدائمة بالنظر لقرب هذه المنطقة من المدينة ، ولما تمتاز به من الهواء الطيب في الصيف والشتاء على السواء ، ولجمال موقعها على البحر الذي تشرف عليه .

إن هذه العوامل جعلت من الضروري تعديل الحدود الحالية لمنطقة تنظيم مدينة يافا من ناحيتي الشرق والجنوب فأدخلت مساحات كبيرة من الرمال الجنوبية لتهيئة ساحل خاص لمدينة يافا بطول ٤ كيلو مترات تقريباً مع إجراء توسيع آخر فى الجنوب الشرقي شمال ريشون ليزيون بما يضمن اتصال الأجزاء التى فى الشرق بالأجزاء الأخرى التي أدخلت ضمن الحدود فى الجنوب ، وهذا الاتصال واجب بعد أن أصبحت كل هذه التوسعات داخلة ضمن منطقة تنظيم المدينة وبعد أن تبين أن المدينة لا تستغني عن كل هذه التوسعات بالنسبة للظروف التي شرحتها .

ثم إن هناك إعتبارا خاصا للحد الشرقي إذا أخذنا به أزدادت رغبتنا في التوسع على جانبي طريق القدس ، وهو وجود مجموعة من القرى العربية يتجه الرأى الآن إلى العناية بها وتنفيذ المشروع الانشائى فيها أسوة بما يتبع في القرى العربية الأخرى فى جميع أنحاء فلسطين . وإنى أعتقد أن هيئة بلدية يافا هى خير من يقوم على تنفيذ هذا المشروع الانشائي في القرى القريبة منها ، ولهذا الاعتبار أعتقد أن بلدية يافا تحسن صنعا إذا هي وسعت حدودها بحيث تشمل هذه القري ، وبذلك تكون فى رعايتها وحمايتها وتستفيد هذه القري من توجيه هيئة بلدية يافا وإدارتها ومكتبها الفنى في تنفيذ المشروع الانشائى الذي يحتاج إلى كفاية إدارية وفنية تضمن نجاحه وتحقيق الغرض المطلوب منه . ويكون هذا التنظيم بالاتفاق بين هيئة بلدية يافا وممثلين من هذه القري .

وإني أري من واجبي بهذه المناسبة أن أشير على بلديات فلسطين الأخرى أن توجد بينها وبين أكبر عدد من القرى العربية القريبة منها ، علاقة مشابهة بين التى بين هيئة بلدية يافا والقري العربية التى أقترح إدخالها فى نطاق منطقة تنظيم المدينة بعد توسعها . فان هذه الطريقة ستمكن عددا عظيما من القري العربية من النهوض على أسس المشروع الانشائى ، وفى ظل وحماية الهيئات البلدية .

أمثلة من بساتين البرتقال التي
لا تزال تكتسحها المباني الجديدة

المواصلات الرئيسية

● **النقل البحري . ميناء يافا وحاجتها الى التوسع**

إن موقع مدينة يافا الممتاز على الهضبة الجميلة المشرفة على البحر ، وكذلك موقع مينائها التاريخي الذى تحميه الصخور الطبيعية قد جعلها على الدوام مدخل فلسطين الطبيعى من جهة البحر ، وهى بصفة خاصة تعتبر ميناء القدس لقربها منها وحسن إتصالها بها ، ويصلها فى الوقت الحاضر طريق أسفلتي من الطراز الأول .

وجميع قوافل الحجاج الذين يقصدون القدس من أوربا يدخلون فلسطين من قديم الأزل عن طريق يافا وكذلك حجاج شمال أفريقيا ومصر يقصدون البلاد المقدسة بحرا عن طريق يافا. وعندما فكر لأول مرة فى محجر صحى لهؤلاء الحجاج إختار إبراهيم باشا مدينة يافا لانشاء هذ المحجر بها .

ولذلك فان بناءها ظل على الدوام ذا أهمية خاصة وقد أحتفظت بكثير من هذه الأهمية بالرغم من منافسة حيفا الشديدة لها ، وذلك لموقعها الجغرافى بالوادي الخصب الذي يمكن إعتبارها عاصمته الزراعية والتجارية ، فمنها تصدر محاصيله الزراعية وعلى الأخص البرتقال بأنواعه ، مما تميزت به منطقة يافا ، كما تستقبل كثيرا من الواردات التى تأتى بها السفن مقابل المنتجات الزراعية التى تأخذها فى عودتها .

وأحسب أن هذا الميناء سيظل له كثير من أهميته السابقة ، ومن المرجح أن حركة السفن الشراعية ، وما تؤديه من خدمات جليلة للنقل بين فلسطين والموانى المصرية سيكون ليافا منها النصيب الأول بالنظر للظروف التى شرحتها .

اصلاح الميناء الحالى

ولهذه الأسباب فانني أعتقد أن الاهتمام بتوسيع الميناء وإنشاء حاجز بحرى كبير ورصيف لرسو المراكب مما يساعد كثيرا على تنمية حركة الملاحة البحرية بيافا ويشجع على إتخاذها ميناء لعدد أكبر من السفن التى تقصد شرق البحر الأبيض المتوسط .

لهذا أوجه نظر اللجنة البلدية لمدينة يافا بأن تجعل دأبها السعي المتواصل لدي الحكومة الفلسطينية للقيام بأعمال التوسع والأعداد بالميناء لتسترد مركزها التجاري الممتاز والذي يؤهلها له موقعها ونشاط أهلها وخبرتهم القديمة في البحر .

المواصلات بالسكة الحديد

تتصل مدينة يافا بالقدس بطريق حديدي. وهو يصل بينها ماراً بمدينة اللد ومحطتها الحديدية حيث يقطع الخط الرئيسي من مصر وفلسطين والبلاد العربية شمال فلسطين وهى : لبنان وسوريا فتركيا .

وفى منطقة يافا محطتان : الأولى محطة تل أبيب ، وهى واقعة فى دائرة بلديتها والثانية ، وهى المحطة النهائية المعروفة بمحطة يافا ، وهى تقع فى حى المنشية .

اتصال السكة الحديدية بالميناء

وليس بين هذه المحطة وبين ميناء يافا اتصال بالسكة الحديدية كما هو الشأن في جميع الموانى .

والواقع أن عـدم وجود هذا الاتصال قد قلل من أهمية السكة الحديدية كوسيلة من وسائل نقل البضائع الواردة بطريق الميناء إلى داخلية البلاد ، كما أنه فى نفس الوقت قد قوي مركز الموانى الأخرى التى تنافس ميناء يافا ، بسبب وجود هذا الاتصال بالسكة الحديدية بها ، وهو الذى حرمت منه يافا .

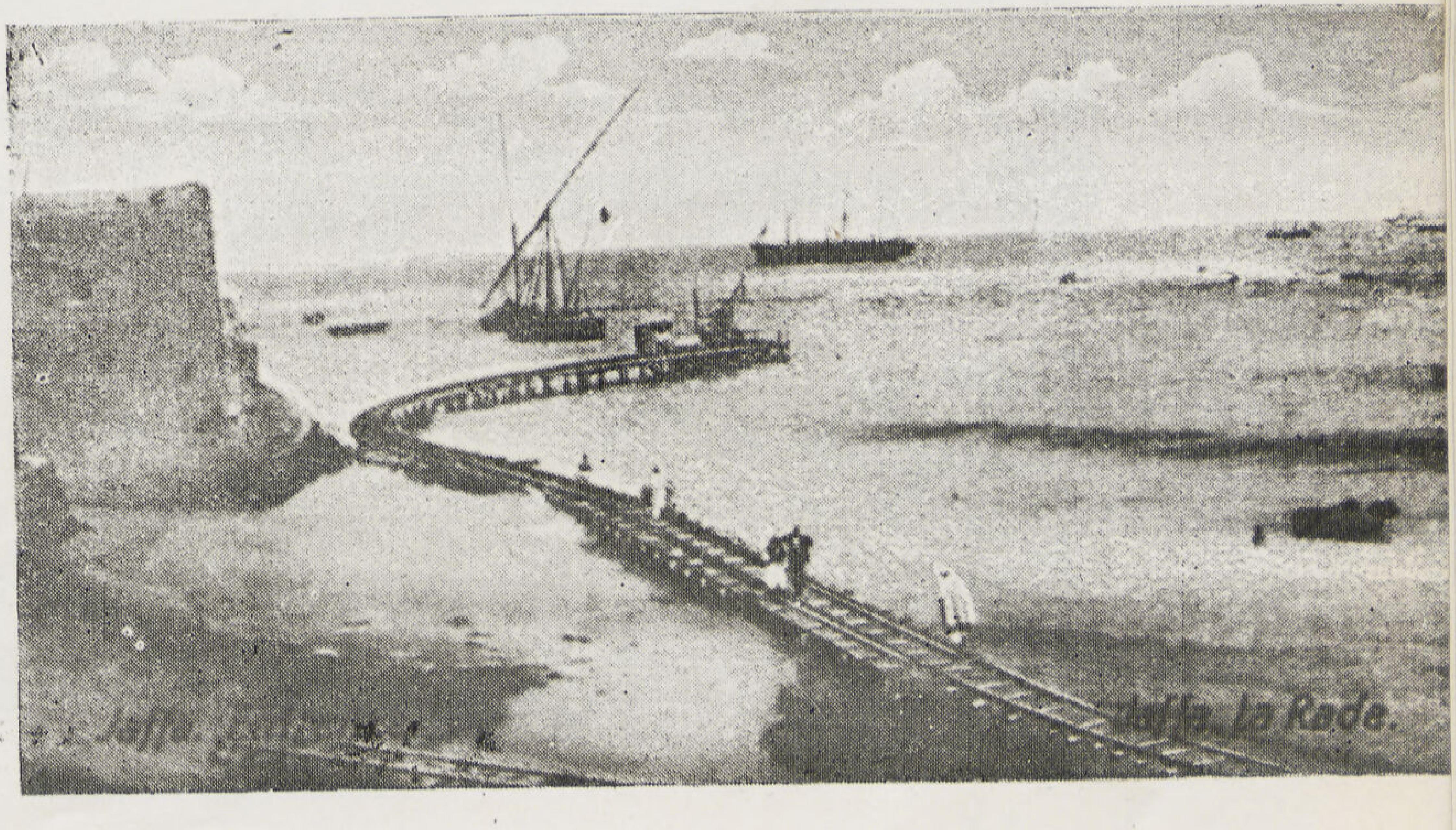
وقد رؤى في وقت من الأوقات ضرورة هـذا الاتصال بـين محطة يافا وميناءها فمد خط حديدى مؤقت في شارع بسترس ، ثم مد إلى الميناء أيضا بطريقة ارتجالية وأظن أن الظروف الحربية هى التى أوحت بهذا الاجراء عندما كان النقل على الطرق وإستعمال السيارات بغير السهولة واليسر والكثرة المشاهدة الآن .

ولست أميل إلى الاعتقاد بأن إيجاد إتصال بالسكة الحديدية بين محطة يافا وميناءها مما يعيد إلى الأخيرة سيرتها الأولى من الأهميـة التجارية كاملة ، وأنها بهذا التدبير يتم لهـا الفوز في مضمار المنافسة مع حيفا مثلا .

ولما كان إيجاد هذا الاتصال سيكلف المدينة مبالغ كبيرة جداً فضلا عن ان أى تصميم له سيقلب النظام العمرانى

شارع بطرس وقـد مد فيه الخط الحديدي
الذي يصل بين المحطة والميناء وقـد ازيل

الاتصال المؤقت بين محطة السكة الحديد والميناء



في المدينة رأساً على عقب ، فستلغي شوارع وتزال منازل كبيرة وأحياء عامرة لتفسح المجال لخط حديدي يخترق المدينة في موقع المحطة الحالى إلى الميناء فيشغل شوارع عظيمة وأحياء صارت لها في الوقت الحاضر أهمية كبيرة ، وسيكون له تأثير شديد على نظام المرور وتتأثر منه حركة النقل تأثيراً سيئاً كبيراً .

فلهذه الاعتبارات ولتفاهة الفائدة المرجوة من هذا المشروع الضخم ، وتفاديا من تكاليفه الكبيرة من غير فائدة عمرانية معادلة سيجد حضرات أعضاء اللجنة البلدية أنني لم أحاول في وضع مشروع التخطيط العام إيجاد مثل هذا الاتصال ، مكتفيا باجراء آخر أعتقد أن فيه الكفاية لتسهيل النقل بين الميناء والسكة الحديدية .

● **نقل محطة السكة الحديدية**

لقد بينت أن محطة السكة الحديدية غير متصلة بالميناء إتصالا مباشراً ، وان إيجاد هذا الاتصال عمل ضخم يضر بالأوضاع العمرانية في المدينة ولا تفيد منه إقتصادياً أو تجارياً بما يعادل هذا الضرر أو يوازي جزءاً منه .

ولذلك فان النقل بالسكة الحديدية من يافا إلى داخلية البلاد وبالعكس فى كل ما هو مرتبط بالتجارة الخارجية أصبح فى المرتبة الثانية من الأهمية وبذلك تقل أهمية محطة يافا كمركز للنقل بالسكة الحديدية .

أضف إلي ذلك أن خط يافا والقدس الحديدي خط فرعي إذا كان متصلا بالخط الرئيسي ، غير أن هذا الاتصال لا يكسبه نفس الأهمية كما لو كانت يافا نفسها على الخط الرئيسي .

ولما كانت فلسطين تتمتع بشبكة عظيمة من الطرق الأسفلتية فان النقل بالسكك الحديدية سواء للركاب أو البضائع ليس له في فلسطين من الأهمية ما له في البلاد الأخرى التى تعتمد على السكة الحديدية إعتمادا كليا فى نقل الركاب والبضائع والمحاصيل الزراعية .

والطريق الذي تسلكه السيارات الآن بين الميناء ومحطة يافا عبارة عن جملة شوارع أغلبها ضيق ومزدحم ، واللوريات الكبيرة التي تخترق هذه الشوارع وتختلط بأنواع المرور الأخرى تضاعف هـذا الازدحام وتضايق المرور وتعطله وخصوصا فى حى المنشية الواقعة فيه محطة السكة الحديدية .

وقد يتبادر الى الذهن أن هذه الحال يمكن معالجتها بتوسيع هذه الشوارع وأغلبها يحتاج فعلا إلى توسيع كبير غير أن النفقات الطائلة التى يحتاجها هذا التوسيع وعـدم تناسبه مع الفائدة المرجوة منه تجعلني قليل الرغبة في التوصية باجراء هذا التوسع ولا أري أن ألجأ إلى هذا العلاج إلا بعد أن أستنفد كل العلاجات الأخري التي تؤدي إلى تنظيم المرور فى المنطقة بين الميناء ومحطة السكة الحديدية وذلك بتعديل إتجاهات بعض الشوارع الرئيسية والاستفادة من إعادة تخطيط منطقة المنشية على أسس هندسية جديدة وإيجاد شوارع رئيسية فيها يتحول إليها المرور الرئيسي بعيدا عن الشوارع الضيقة التي تزدحم بها فى الوقت الحاضر ثم تخطيط أرض الجبانة القديمة بين شارع بسترس والبحر والاستفادة منها بتحويل المرور الرئيسي إلى جهة البحر ، وأخيراً إنشاء كورنيش بواجهة حى المنشية حتي يتصل بالميناء .

كل هذه علاجات أرى من الأفضل تنفيذها الواحد تلو الآخر ، وفى نظري أن إتمامها سيكون كفيلا بتحسين المرور في هذه المنطقة بما يغنينا عن توسيع الشوارع الحالية .

غير أن العلاج السريع الحاسم يكون بالتخلص من النقل الثقيل بين الميناء ومحطة السكة الحديدية الحالية مخترقا عدة شوارع ضيقة وذلك بنقل محطة السكة الحديدية نفسها وتهيئة إيصالها بالميناء إتصالا مباشرا بشوارع عريضة .

ويشمل مشروع التخطيط العام إقتراحاً بنقل المحطة إلى موقع يبعد عن الموقع الحالى شرقاً بجنوب بمقـدار ٣ر٨ كيلو متراً على نفس الخط ، ومن حسن الحظ أن هذا الموقع يمكن توصيله بشارع القدس بسهولة وبالعرض الكافى للمرور ومن ثم إلى شارع فيصل المؤدي إلى الميناء فى سهولة ويسر وسرعة ، كما يمكن توصيله بشارع عريض إلى مدخل الميناء الشمالى عن طريق شارع سلمه والنزهة والجامع الكبير .

ومن مزايا الأخذ بهذا الاقتراح : —

١ — أن المساحة التي تشغلها المحطة الحالية يمكن تحويلها إلى ميادين ومنتزهات عامة ويخصص جزء منها لاقامة المبانى العامة التي تلزم لمنطقة المنشية ، كما يمكن بيع جزء منها بثمن مرتفع يعوض بعض نفقات المشروع .

٢ — أن نقل المحطة من هذا الموقع يتيح لنا فرصة عظيمة لتحسين إتصالات الشوارع فى هذه المنطقة مما يتعذر الوصول إليه مع وجود المحطة فى مكانها الحالى .

٣ — تحسين توصيل شارع تل أبيب يافا بمحطة المنشية بالكورنيش المقترح إنشاؤة على واجهة المنشية .

٤ — تخليص جميع الشوارع الموصلة حاليا بين الميناء وبين المحطة الحالية من النقليات الثقيلة .

٥ — الاستغناء عن توسيع الشوارع الموصلة بين الميناء والمحطة بسبب تخفيف حركة المرور وفى هذا وفر عظيم لخزانة البلدية .

٦ — الموضع المنتخب للمحطة الجديدة متصل بالمناطق الصناعية المقترحة مما يسهل حركة النقل بينها ويجعله مباشراً وفى ذلك تخفيف عن الشوارع السكنية والتجارية الأخرى .

٧ — الجزء الملغي من الخط الحديدي يمكن تحويله إلى شارع عريض وتوصيله بشارع الكورنيش .

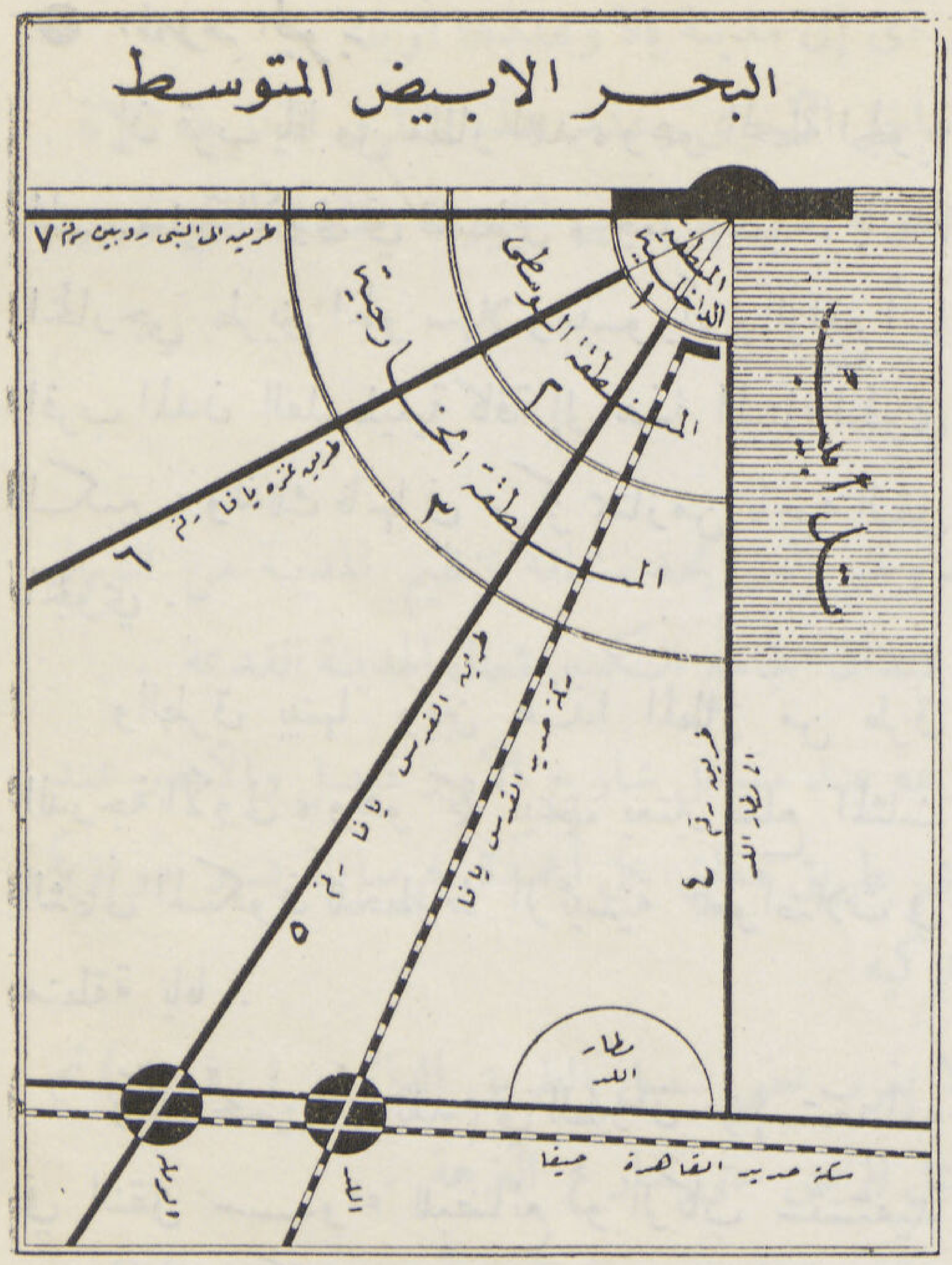
وهذا المشروع يمكن تنفيذه فى الوقت المناسب وعندما تتهيأ الظروف له ، ولذلك فان تصميمه مستقل بذاته ، وبالرغم من أنه مرتبط من حيث الفائدة والنتائج العمرانية بالمشروعات الأخرى فان أرجاء تنفيذه لا يعطل تنفيذ هذه المشروعات فى أوقاتها ، كما أن هذا الارجاء لا يستلزم تعديل شيء من هذه المشروعات عند الشروع فى تنفيذها .

● الطرق الرئيسية

ذكرت فيما سبق أن الشبكة المحكمة من الطرق الأسفلتية فى فلسطين ، قد جعلت النقل سواء للركاب أو للبضائع والمحاصيل أكثر إعتمادا على السيارات من السكك الحديدية للسهولة والسرعة والرخص وهذه الشبكة المحكمة من الطرق العامة بين المدن ذات أثر فعال فى نمو هذه المدن وتطورها العمراني ولذلك فان تنظيم إتجاهات الطرق فى المدن ، بحيث تكون متمشية مع الطرق الرئيسية ومتممة لها ، لما يجب أن يكون له الاعتبار الأول عند وضع خطة تنسيق الشوارع الرئيسية فى منطقة تنظيم مدينة يافا .

وموقع يافا ، كما ذكرت ، يجعله مدخل القدس من جهة البحر الأبيض المتوسط ولذلك فان الطريق بينها وبين القدس يعتبر الشريان الأول فى شبكة الشوارع المحلية .

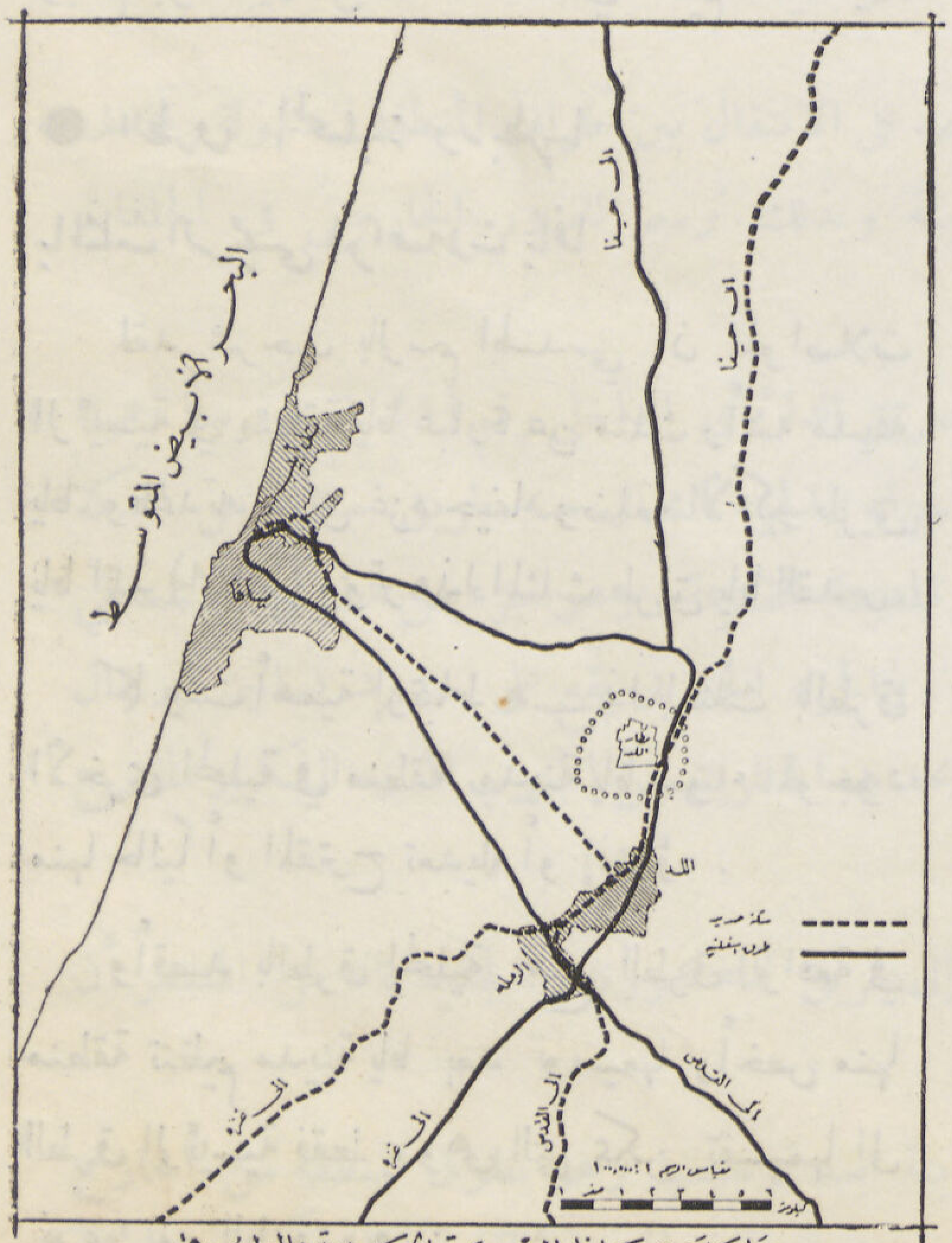
وباعتبارها مدينة من الساحل الفلسطيني فان إتصالها بالطريق الساحلي من جنوب البلاد إلى شمالها يكسبها أهمية أخرى ، وهكذا ترى أن يافا أصبحت بفضل هذا الموقع محل إلتقاء هذين الطرفين ـ ولوكان ثانيهما يسير مع الساحل في شكل كورنيش لكان إلتقاؤهما في يافا نفسها غير أنه يمر في منطقة يافا على بعد كيلو متر من الساحل ، ولذلك فانه يقطع طريق القدس في هذه المنطقة وهذا الموقع يكتسب بذلك أهمية خاصة لأن جميع النقليات التي تخرج من يافا تمر به متجهة شرقا إلى القدس ، وشمالا إلى حيفا وجنوبا إلى غزه فمصر .



رسم تخطيطي عن الطرق والسكة الحديد في يافا

وتعتبر مدينة يافا أكبر المدن الفلسطينية إلى مطار اللد وهو المطار الرئيسي لفلسطين ، وذلك فان الطريق بين يافا وبين اللد يعتبر ذا أهمية خاصة في مواصلات المدينة .

ومن هذا التحليل يتبين لنا أن شبكة المواصلات الخارجية في مدينة يافا تتألف من مثلث رأسه مدينة يافا وقاعدته طريق غزه حيفا ، وضلعه الشمالي طريق يافا اللد ، ووتر هــذا المثلث طريق يافا القدس ، وأن قاعدة هذا المثلث مبدؤها على طريق القدس عند الرملة وتقع على هذه القاعدة كل مدينة اللد ومحطة السكة الحديدية بها ، ومطار اللد في النهاية الشمالية لهذا الضلع تقريباً .


مواصلات يافا بالسكة الحديدية والطرق

وعلى ذلك فان كل مشروع يوضع لانشاء شبكة من الشوارع الرئيسية الداخلة في منطقة تنظيم مدينة يافا أو أى تحسين يدخل على شبكة الطرق الموجودة حالياً يجب أن يكون أساسه حسن الاتصال بهذه الشبكة الخارجية ، بحيث تكون لحركة المرور الداخلية إتجاهاته وللمرور الخارجي إتجاهاته فلا يتعارض أحدهما مع الآخر بل تعمل الشبكتان الخارجية والداخلية متعاونتين على حسن توزيع المرور فيهما مع الفصل التام بين المرور بالشبكة الخارجية والمرور بالشبكة الداخلية .

● **الملاحة الجوية**

إن قرب يافا من مطار اللد ، وهو المحطة الجوية المدنية الأولى في فلسطين ، يجعل إتصالها بالعالم الخارجي بطريق الجو سهلا وميسوراً ، والواقع أنها اقرب المدن الفلسطينية كافة إلى هذا الميناء الجوي الكبير ، ولذلك فانها فى مركز ممتازمن ناحية النقل الجوي .

والطرق بينها وبين هذا المطار من طرق الدرجة الأولى ، وهو كما بينت يعتبر ضلع المثلث الشمالى المكون للخطوط الرئيسية للمواصلات في منطقة يافا .

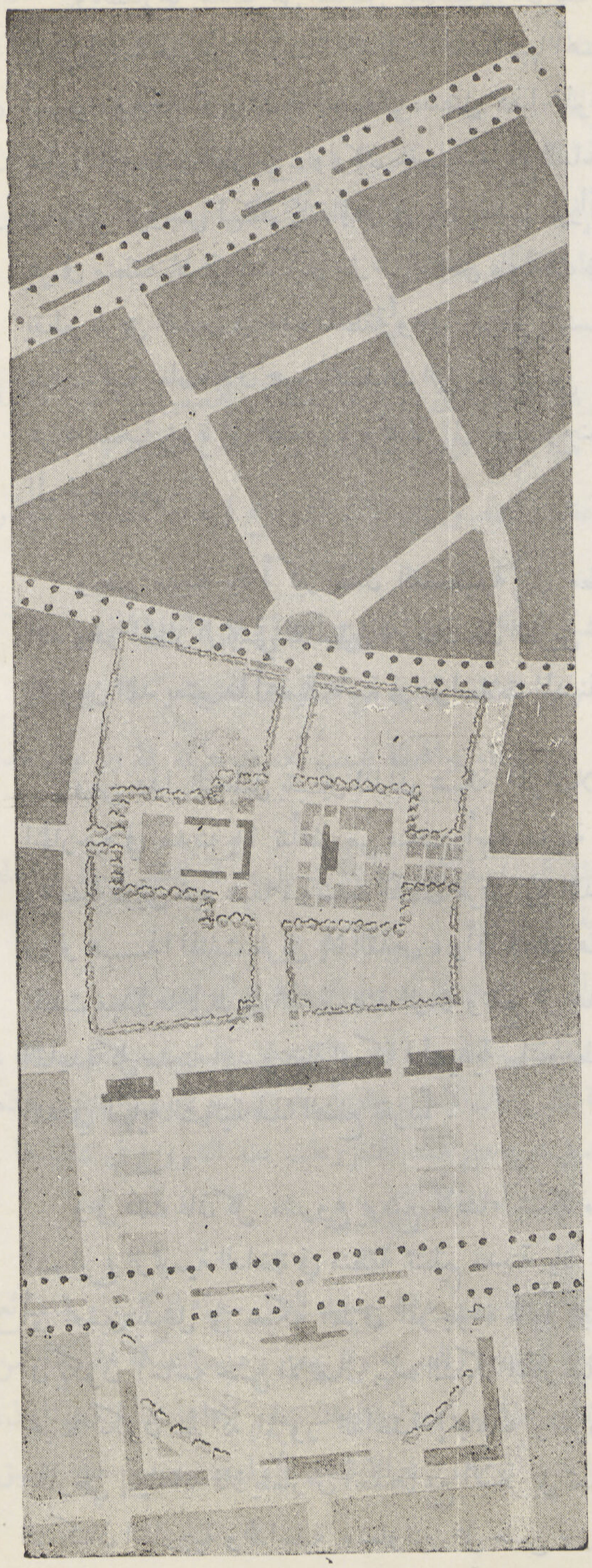
وكل تحسين أو تقدم في الطيران وإستخدامه في النقل سواء للبضائع أو الركاب ستستفيد منه يافا فائدة كبيرة لقربها من هذا المطار ، ولا يبعد أن تكون للمنطقة التي بين يافا والمطار، والواقعة شمال الطريق وجنوبه ، أهمية خاصة فى المستقبل ويقع جزء كبير من هذه المنطقةفي تنظيم مدينة يافا.

● **الطرق المحلية وربطها**
بالمثلث الرئيسي لمواصلات يافا

لقد شرحت بالرسم الهندسي أن المواصلات الرئيسية في منطقة يافا عبارة عن مثلث رأسه مدينة يافا وقاعدته طريق غزه حيفا وضلعه الأكبر طريق يافا اللد (المطار) ووترهذا المثلث طريق يافا القدس.

كما بينت أهمية إرتباط هذا المثلث بالطرق الأخرى المحلية في منطقة مدينة يافا سواء الموجود منها حالياً أو المقترح تعديله أو إنشاؤه .

وأقصد بالطرق المحلية جميع الطرق الواقعة في منطقة تنظيم مدينة يافا بعد توسيعها وأخص منها الطرق الرئيسية فقط ، وهى التي يمكن تقسيمها إلى نوعين من الطرق وهما :



خريطة تخطيط الملاعب الرياضية والنادى فى ارض الباصة وتفصيل المحطة الرئيسية للسيارات فى يافا

أولا — طرق إشعاعية تنتهى جميعا إلى رأس المثلث الكبير أى إلى مدينة يافا وعددها أربعة .

ثانياً — طرق دائرية تكون حلقات متتابعة كل حلقاته منها داخل الأخرى وعدد هذه الطرق الدائرية ثلاثة .

وتتكون من مجموعة الطرق السبعة المذكورة سابقاً شبكة محبوكة من الطرق هى الخيوط الأولى التي نسجت عليها مشروع تخطيط منطقة تنظيم المدينة .

● **الطرق الاشعاعية**

يبلغ عدد هذه الطرق أربع وأولها (رقم ٤) طريق يافا - اللد وهو الذى يحد منطقة تنظيم المدينة من الشمال وينتهى غربا إلى شارع النزهة ومنه إلى طريق الكورنيش ماراً بميدان الجامع الكبير شمال المدينة القديمة .

والثاني (رقم ٥) طريق القدس - يافا وينتهي غربا بشارع النزهة عند مدخل شارع الأمير فيصل والأخير يمتد غربا إلى مدخل الميناء ويتصل في هذا الموقع بالكورنيش الجنوبى بطريق معلق على أعمدة خرسانية يسير موازياً للميناء حتي ينتهي إلى منسوب الكورنيش عند نهاية الدائرة الجمركية .

والثالث (رقم ٦) طريق متفرع من طريق غزة ، يسير شمالا بغرب حتي يتصل بالطريق الدائري (رقم ٣) ثم يقطع الطريق الدائري (رقم ٢) ثم يتبع طريق غزة القديم ماراً بتل الريش حتى شارع النزهة .

والرابع (رقم ٧) طريق مقترح يمر بأرض الرمال بين مستعمرتي حلون وبيت يام ، يبدأ من الطريق الدائري رقم (١) ثم يقطع الطريق الدائري رقم (٢) ورقم (٣) على التوالى على أن يكون إمتداده الجنوبي مستقبلا موصلا إلى النبي روبين حيث يحتمل أن تنشأ مدينة جديدة ، وهذا الطريق متصل شمالا بشارع النزهة عند نهايته الحالية .

● **الطرق الدائرية**

هذه الطرق عددها ثلاثة ، وأهم وظيفة رئيسية لها أنها تساعد على الانتقال بين أطراف المنطقة فى سهولة وتخفف ضغط المرور عن الطرق الاشعاعية الواصلة إلى قلب المدينة وبذلك ترسم للمرور الخارجى في الحلقات الثلاث طريقا سهلا للمرور .

ومن مزايا هذه الطرق أنه يمكن إعتبارها طرقا للنزهة ، والطريق الدائري الداخلي رقم (١) يتيح فرصاً جميلة لرياضة المشي ، وهذا الطريق الدائري الأول يتكون من ثلاثة أجزاء : الجزء الشمالى منه طريق سلامة من السكة الحديدية شرقاً إلى طريق الكورنيش عند الجامع الكبير شمال المدينة القديمة ، وهو جزء من الطريق الاشعاعي رقم (٤) والجزء الشرقي يحد من الغرب مدرسة مكفي الزراعية ، والجزء الجنوبى يقع على حدود بساتين البرتقال جنوب المدينة وهو يفصلها عن مستعمرتى بيت يام وحلون ، ويحد هذا الطريق من الجنوب المنتزه الكبير المقترح إنشاؤه على حدود المدينة الجنوبية .

وبما أن الطريق ينتهي غرباً إلى بعض الشوارع المؤدية إلى طريق الكورنيش الجديد فانه من المنتظر أن يكون من أجمل شوارع النزهة .

والطريق الثالث (رقم ٣) يتمشى تقريباً مع حدود المدينة بعد توسيعها وهو يطوق المنطقة من الخارج ويحمل المرور الخارجي كله ، ثم يوزع منه الى الطرق الاشعاعية ويبعد عن قلب المدينة (القلعة) ثمانية كيلو مترات .

والجزء الجنوبي منه ينتهى غرباً بطريق الكورنيش على البحر الأبيض المتوسط بعد أن يمر بطول ستة كيلو مترات في أرض الرمال جنوب المدينة بين الشريطين يزرعان غابة تجمل هذا الطريق وتثبت الرمل السافي في هذه المنطقة مما يساعد على حماية ماليها شمالا .

أما الطريق الدائري المتوسط رقم (٢) فيقع على بعد ٦ كيلو مترات من قلب يافا وهو يربط الطرق الاشعاعية في مواقع متوسطة ويبدأ شمالا من طريق يافا - اللد ، ثم يقطع طريق القدس ثم طريق غزة ، ثم يدور غرباً الى البحر الأبيض المتوسط فى الموقع المنتخب لاقامة كازينو الرياضة البحرية والاستحمام .

وهكذا نرى أن هاتين المجموعتين من الطرق الرئيسية ومعها طريق الكورنيش وشارع النزهة المقترح مده في منطقة المنشية الى نهايتها الشمالية ، نرى أنها جميعاً تكون الهيكل الرئيسي لمشروع التخطيط العام في منطقة تنظيم مدينة يافا وكل ما يأتي بعد ذلك من الطرق والشوارع الثانوية والفرعية هو بمثابة اللحم الذى تكسو به هذا الهيكل العظمي الكبير .

وبالنظر للأهمية العظمي لهذا الهيكل فانني أرى أن لا يقل عرض جميع هذه الطرق عن ٤٠ متراً ويمكن جعل الطريق الدائري (رقم ٣) ستين متراً وقد بينت الرسومات القطاع الخاص الذي يناسب كل طريق من هذه الطرق.

والرسم النظري يوضح نظام هذه الطرق وارتباطها بمدينة يافا وما جاورها .

● **محطة رئيسية للباصات**

من المشروعات المهمة التي تحتاج اليها مدينة يافا وتدرسه بلدية يافا باهتمام زائد انشاء محطة رئيسية للباصات فى موقع متوسط في منطقة تنظيم المدينة .

ويعتبر انشاء هذه المحطة من ضرويات النقل بالسيارات بالنظر لأهميته فى فلسطين ولكونه الطريقة المفضلة على غيرها من وسـائل النقل الأخرى ، وقد شرحت ذلك باسهاب في مقارنتي بين النقل بالسكة الحديدية والنقل بالسيارات في فلسطين .

وقد أخترت لموقع هذه المحطة الجز الشرقي من أرض الباصة وذلك لقربه من طريق القدس وهو الشريان الرئيسي للمنطقة وقربه كذلك من شارع سلمه وهو الطريق الرئيسي للمطار وقربه من شارع النزهة وهو الشريان الرئيسي كما يمكن اعتباره يافاالجديدة .

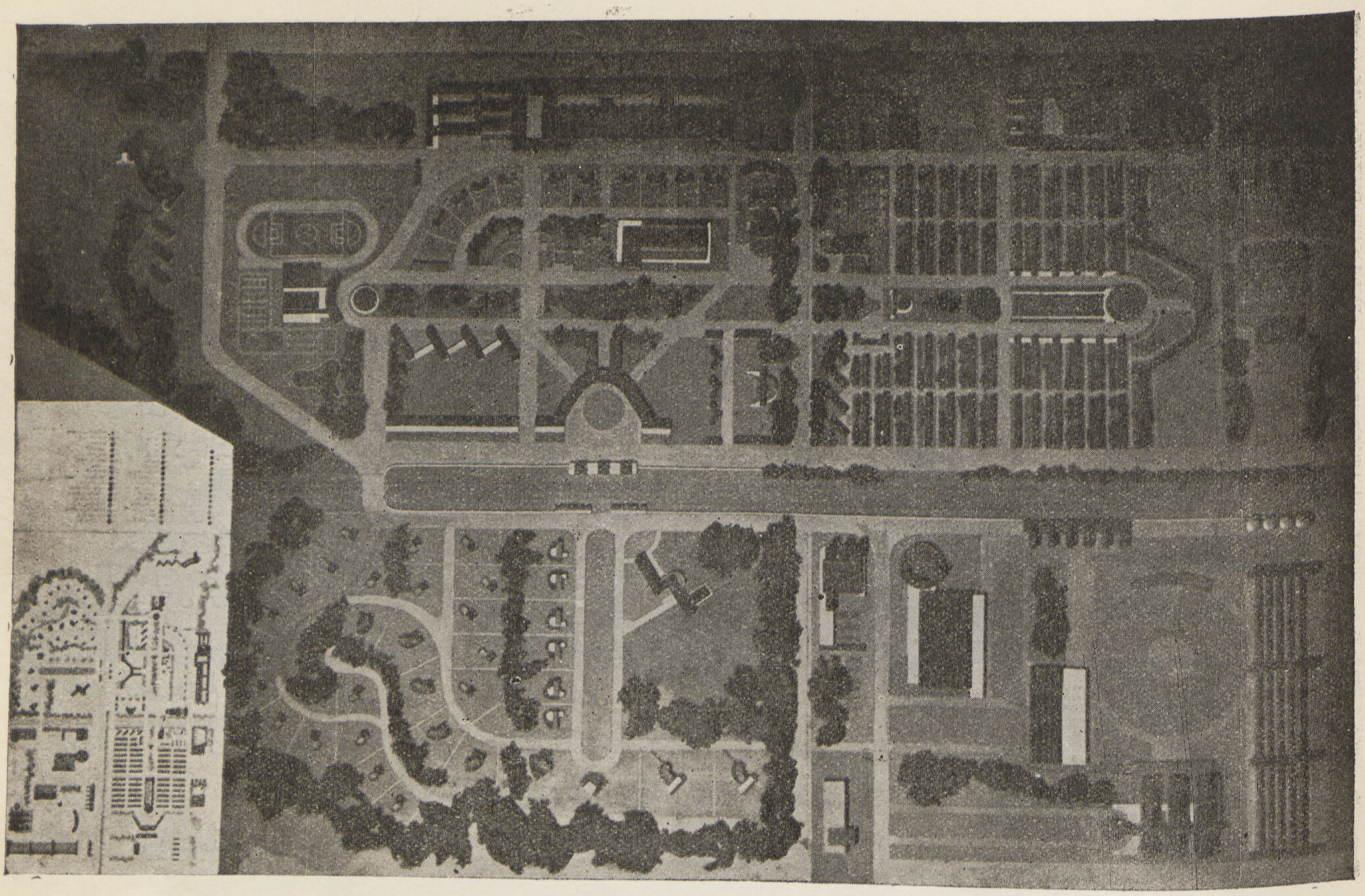
وقد خطط شارع عريض يربط المحطة بشارع القدس جنوباً وشارع سلمه شمالا ثم منطقة المنشية والكورنيش الشمالى بحيث يكون اتصال هذه المحطة بالشوارع المشار اليها سهلا وسريعا .

والرسم التفصيلى يوضح التصميم المقترح لهذه المحطة وطريقة اتصالها بالشوارع المحيطة بها وطريق الدخول الى هذه المحطة والخروج منها في يسر وسهولة وبغير عائق أو اختلاط مع المرور العام فى الشوارع المحيطة .

كما أن المحطة نفسها قد صممت بحيث تحوي مبانى الادارة ومقصاً ومظلات وأماكن للانتظار ومحطة للتشحيم وطلمبات للبنزين والهواء والمياه وغيرها مما يلزم السيارات وكذلك ورشة صغيرة للاصلاحات المستعجلة ويلحق بها مخزن لقطع الغيار الكثيرة الطلب .

يتبع

على المليجى مسعود



مدينة فاروق الأول
بوادي كوم امبو

المهندس المعاري : الدكتور سيد كريم

● تقع مدينة فاروق الأول بوادى كوم امبو فى الطرف الجنوبى من القطر المصرى وتعد تلك المدينة الأولى من نوعها في العالم من حيث تخطيطها والأغراض التى تخدمها لان البرنامج الذي وضع التصميم على اساسه والعوامل التى اجتمعت لرسم هيكله لم تتهيأ لغيرها من المدن الأخرى .

وقد لوحظ فى وضعه ان يكشف عن التطور الأقتصادى والأنشائي والاجتماعى السريع فيجمع بين الزراعة الطبيعية التى مارسها الفلاح من آلاف السنين وينتقل بها مع الفلاح نفسه الى الزراعة الميكانيكية التى تعد الطريق الوحيد لحل مشكلة رفع مستوى المعيشة واقتصادياتها وموازنة الأنتاج بالمصاريف ثم هو يسير بالزراعة متوازية مع الصناعات الزراعية التى يساعد على نشأتها وسرعة تطورها وجود جميع الوسائل اللازمة لاحيائها ونجاحها كالخامات الطبيعية والمحاصيل الزراعية التى تنمو بالمنطقة والنباتات الطبية التى تنبت « شيطانيا » فى الاراضى الصحراوية ـ والقوى الطبيعية القريبة من المنطقة الناتجة من مساقط خزان اسوان وطرق النقل البرية والنهرية المحيطة بالمنطقة .

CITE FAROUK I à Wadi Kom Ombo

Dr. SAYED KARIM Arch.

وعلى هذا الأساس تبعا لذلك البرنامج ، تتكون تلك المدينة الصناعية من أربع مناطق تنفصل كل عن الأخرى في التكوين وتتصل بها فى العمل المشترك وهى :ـ

١) المنطقة الادارية ٢) منطقة العمال الزراعيين والصناعيين

٣) منطقة المساكن الجاردن سنى ٤) منطقة المصانع .

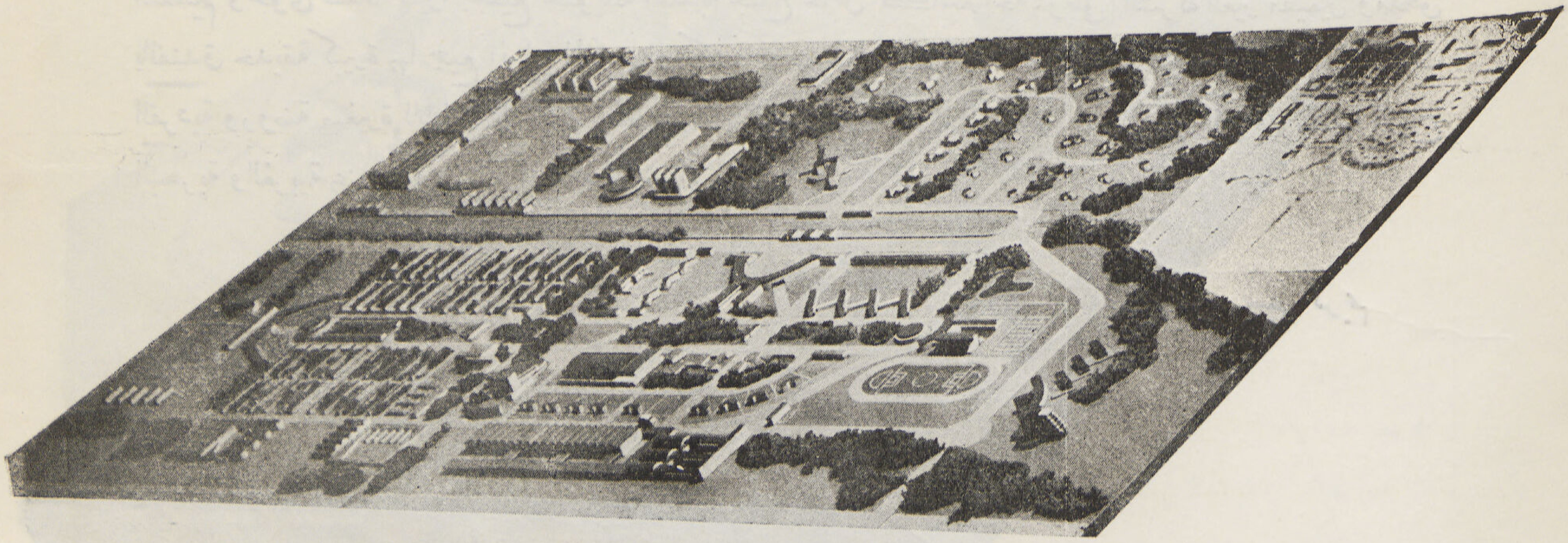
ولما كانت الأرض يقطعها محوران طبيعيان متعامدان هما خط السكة الحديد الرئيسي الذي يقطعها من الشمال إلى الجنوب وترعة صدقي باشا وهى ترعة كبيرة تقطعها من الشرق إلى الغرب،فقدروعي في تخطيط المدينة الاستفادة من تلك الحدود الطبيعية لتحقيق التوزيع المطلوب. فاحتلت منطقة المساكن الركن الشمالى الغربي والمنطقة الادارية الركن الشمالى الشرقي ومنطقة المصانع الجنوب الغربى ومنطقة العمال فى الجنوب الشرقي .

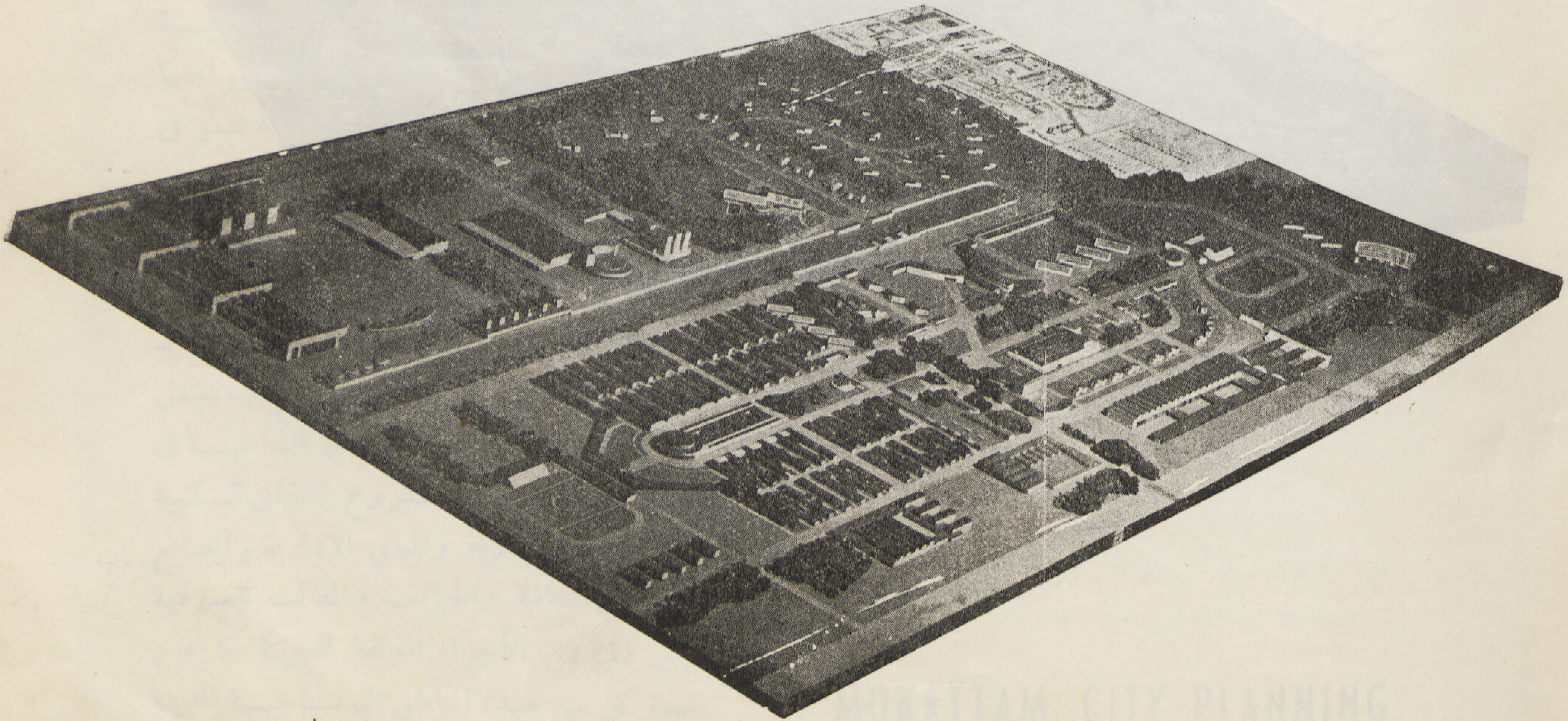
وتحوي المنطقة الادارية على ميدان المحطة الرئيسي ومبانيه الحكومية والادارية المختلفة، ودور التعليم، ونادى رياضى كبير للموظفين، ومكتبة شعبية للثقافة العامـــة ومساكن الدرجة المتوسطة من الموظفين، ومخازن محاصيل الشركة ـ ولما كانت المرافق العامة فى مدن الغد يلزم أن تكون مرنة بحيث تقبل الاضافة المستمرة من وحدات جديدة لم تكن معروفة في الماضي كالوحدات العلاجية المختلفة والمكتبات الشعبية والوحدات الثقافية ودور العرض والمعارض التعليمية مما لا يدخل تحت حصر ، لذلك أبتكرت طريقة جديدة فى التخطيط تتمشي مع ذلك التطور الحديث وذلك بانشاء حـــديقة متسعة تخترق المنطقة بطولها وتمتد مع توسعها كحديقة عامة ويبنى بداخلها ما يستجد من الوحدات اللازمة .

أما منطقة العمال فتتكون من منطقتين ، أحداهما للعمال الصناعيين تقع على جانب منطقة المصانع والأخرى للعمال الزراعيين وتقع على الجانب الآخر الملاصق للمزارع وتفصلهما المرافق العامة الخاصة بها من جامعة قروية لمحو الأمية ووحدات علاجية صحية للعلاج والوقاية ورعاية الطفل وسوق كبير تتوسطه دار للجمعية التعاونية .

وقد روعي فى تصميم مساكن الفلاحين الزراعيين تأثير التطور الناشىء من الزراعة الميكانيكية في حياة الفلاح الاجتماعية وإنتقال الزرائب (الحظائر) من داخل المساكن إلى الزرائب المشتركة كما أن تصميم البيت نفسه وضع من المرونة بحيث يتمشي مع التطور الاقتصادي والاجتماعى للفلاح فى خطوات انتقاله وتطوره .

وتشمل منطقة المصانع أنواع المصانع المختلفة اللازمة للتحول الصناعي وفقا لما تحويه المنطقة من الخامات الصناعية ، فهو يشمل مصنعا للمواد الطبية والكيمائية نظرا لكثرة المواد الطبية التى تنبت طبيعيا فى تلك المناطق والتى كانت تصدر قبل الحرب إلى مصانع الخارج كما وضعت نماذج مصانع للصناعات الزراعية المنطقية كالموالح والليمون والفواكه والخضروات وصناعات الحفظ والتجفيف والزيوت ومصنع للمواد الانشائية المستخرجة من النباتات الزراعية ونظرا لما يمتاز به قمح المنطقة من الخواص التى تميزه عن بقيه قمح القطر من حيث نسبة الجلوتين اللازمة لصناعة المكرونة فقد وضع مشروع لمطـــاحن ميكانيكية لتزويد الوجه القبلى بالدقيق اللازم وملحق به



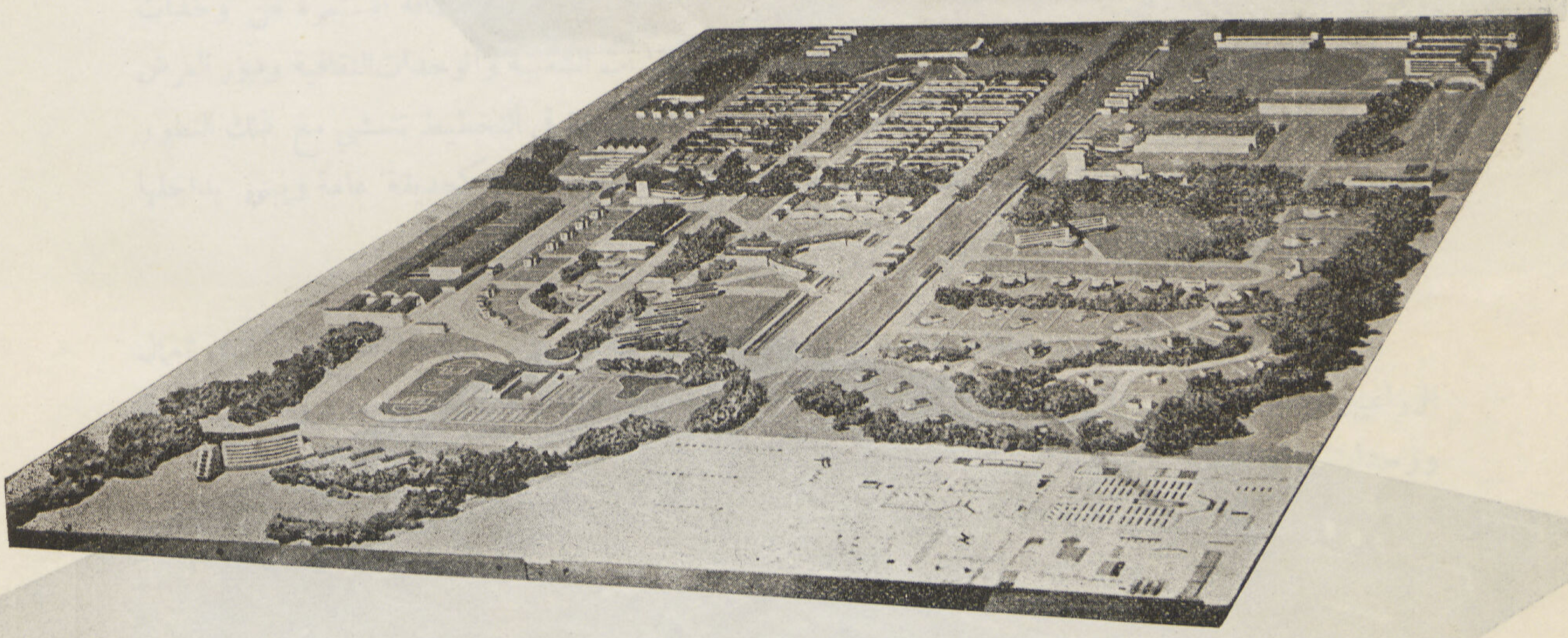


نموذج مجسم للمدينة يبين مناطقها المختلفة
وتوزيـع المساكن فى كل منطقـة

مصنع كبير للمكرونة وقد تم اجراء ما يلزم له من الآلات. وتحوي منطقة المصانع محطة خاصة للشحن والتصدير بما تحتاج إليه من مخازن كما توجد ورشة ميكانيكية كبيرة للمصانع والآلات الزراعية بأنواعها .

وتقع منطقة الجاردن ستي التى بها مساكن موظفي ومهندسي الشركة الفنيين فى الجهة البحرية الغربية من التقسيم وتحوى فندقاً كبيراً بجميع محتوياته اعد به جناح خاص كاستراحة لموظفى الشركة الغير مقيمين وملحق بالفندق حديقة كبيرة بها جميع انواع الملاعب ومكتبة وحديقة للسينما ، وتحوي المنطقة مجموعات مختلفة من الفلات الفردية وروضة صغيرة للاطفال ويحيط بالمنطقة بأكملها غابة خضراء لحمايتها من الرمال والأتربة التى قد تحملها الرياح البحرية والغربية عند هبوبها من المنطقة الصحراوية .

دكتور سيد كريم



مشروع تخطيط مدينة المقطم

تخطيط مدينة المقطم

للمهندس المعماري — الدكتور شفيق الصدر

MOKATTAM CITY PLANNING

By Dr. S. ALSADR — Arch.

● تدل الاحصائيات والبيانات دلالة واضحة على أن عدد سكان مدينة القاهرة وضواحيها يزداد ازدياداً مطرداً ، وأن هذه المدينة تنمو في اتجاهات متشعبة دون أي سياسة مرسومة

وقد دلت الدراسة التي اجريت في مختلف الممالك الاوربية والولايات الامريكية على ان كلا من المدن الكبري وهي مازاد تعدادها على المليون نسمة - يجب أن يجهز لها مشروع تخطيطي شامل ، يشمل القديم منها والجديد ويحدد مدى اتساعها في المستقبل ، كما يحدد هذا المشروع المناطق السكنية والتعليمية والتجارية والمباني الادارية والمصانع والحدائق العامة والجبانات والمقالب العمومية وغير ذلك من الأجزاء المختلفة للمدينة كما يحدد نسبة كل من هذه المناطق الى مساحة المدينة بأجمعها وعلاقة بعضها بالبعض الآخر .

كما دلت هذه الدراسات ، على أنه يجب التحكم في نمو هذه المدن وتوجيهه الاتجاه الصحيح ويستحسن التشجيع على بناء مدن مستقلة استقلالا ذاتيا الى حد محدود ، وتابعة في بعض مرافقها العامة للمدينة الكبيرة التي تقع ضمن حدودها ، وتسمى هذه المدن Satellites ويتراوح عدد سكان كل منها ما بين خمسة وعشرين وخمسة وثلاثين الفا

وإذ نعود الى مشروع مدينة المقطم ، نفترض أن مشروعا تخطيطياً شاملا لمدينة القاهرة وضواحيها قد اقتضي بناء عدة مدن كهذه التي نحن بصددها ، وأن الاختيار قد وقع على منطقة تلال المقطم لبناء احداها عليها .

ومن هنا بدأنا دراسة المشروع على الوجه الآتي :

أولا — **الموقع** : وقع اختيارنا على الهضبة التي تقع جنوب شرقي قلعة صلاح الدين، وذلك لعدة أسباب أهمها أن هذه الهضبة تكفل لنا مساحة كبيرة مستوية نسبيا تكفي لبناء المدينة عليها ، ومنها طبيعة أرضها ، فهي تتكون من أحجار جيرية ورملية يسهل البناء عليها . كما تطل هذه الهضبة على مدينة القاهرة بشقيها على ضفتي نهر النيل . هذا علاوة على أنها تتقدم من السلسلة الشرقية لتلال المقطم مسافة نحو الغرب تجعلها مكشوفة من جميع الجهات ماعدا الجهة الشرقية . كما أنها تمتاز بالناحية البحرية حيث تواجه الرياح الشمالية حتي في أيام الصيف الشديد الحرارة .

ويظهر أن القدماء تنبهوا الى هذا الموقع العالي واستفادوا من المزايا التي أشرنا اليها بدليل ماورد في كتبهم من ذكر الاماكن التي كانت قائمة في مكان قلعة محمد علي قبل انشائها ، وفي المرتفعات التي على سفح المقطم ، كما ورد شيء من ذلك في عهد ابن طولون والدولة الفاطمية وأيام صلاح الدين الايوبي ، ويظهر أن المنطقة التي كانت تحيط بمسجد امير الجيوش بقيت آهلة بالسكان مدة لا يمكن تحديدها .

ثانيا — **الطرق المؤدية من مدينة القاهرة وضواحيها الى الموقع**

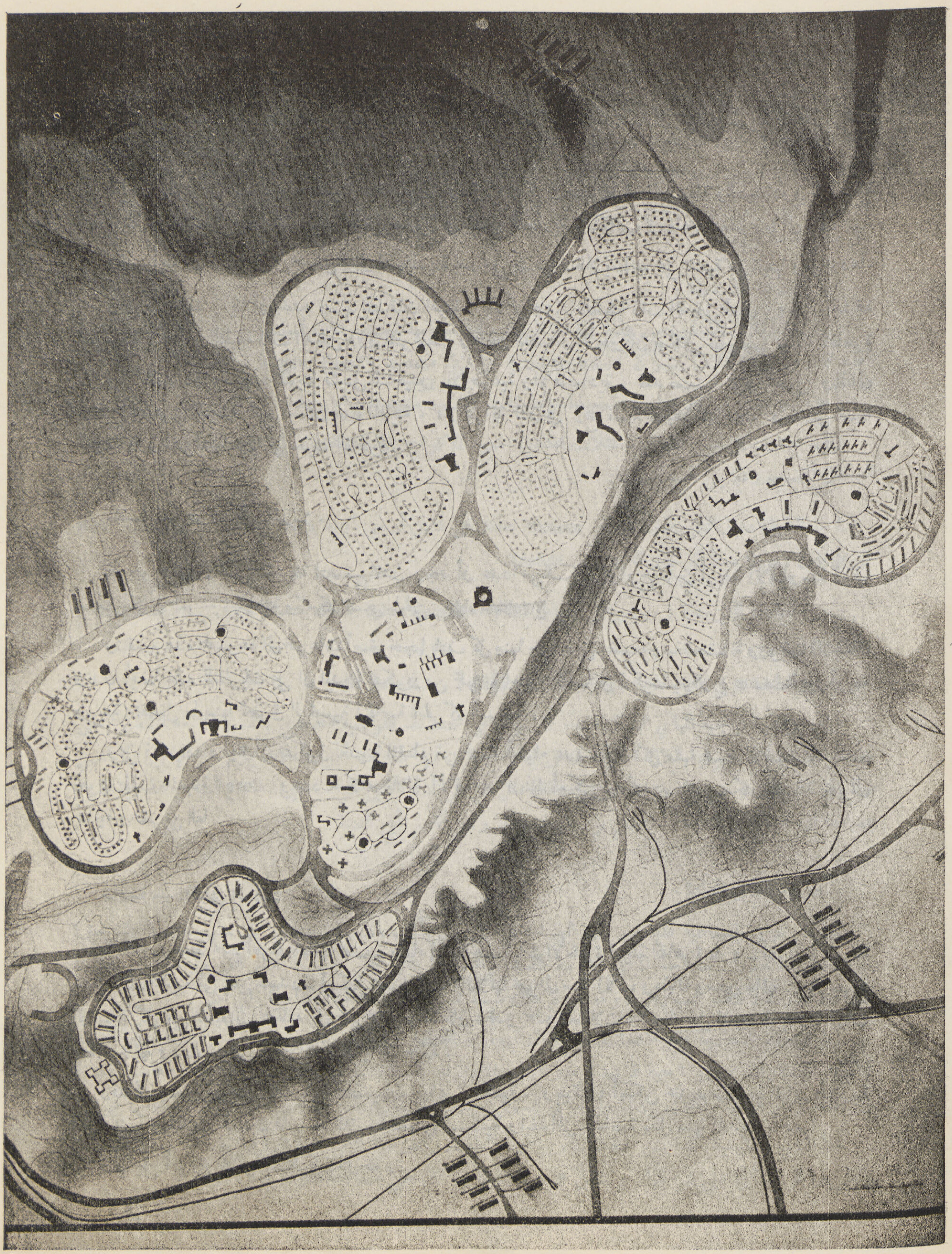
لقد دلت دراستنا على أنه يسهل الوصول الى الهضبة التي وقع الاختيار عليها عن طريق ميدان صلاح الدين الى جامع أمير الجيوش بأعلى الهضبة . وهذا الطريق سهل معبد يسمح للسيارات أن تصل به بمنتهي السهولة الى قمة المقطم . كما أن هناك طرقا أخري تربط الهضبة بالعباسية شمالا وبالمعادي وحلوان جنوبا .

ثالثا — **الصناعات الموجودة بالموقع والصناعات المقترح ادخالها**

لقد ثبت لنا وجود محاجر لقطع الحجر الجيري وقمائن لحرقه مركزة في مناطق قريبة من هذه المحاجر .

ولما كان الاتصال بين هذه الهضبة وتلال المقطم بالعباسية ميسورا ، فقد رأينا تنمية صناعة بعض مواد البناء التي تستخرج موادها الأولية من المحاجر سالفة الذكر ومن تلال العباسية .

وحيث أن مدينة القاهرة تقاسي كثيرا من جراء هبوب رياح الخماسين عليها من الصحراء الشرقية فقد رأينا زراعة اشجار في الجزء الجنوبي والجنوبي الشرقي للهضبة ، حتي تصد هذه الاشجار الرياح الخماسينية عن مدينة القاهرة والمدينة المزمع انشاؤها ، علاوة على ما تضيفه عليها من منظر جميل . كما اقترحنا تنمية صناعة الاخشاب التي تنشأ عن نمو هذه الاشجار وبذلك يمكن ادخال صناعة أخري تضمن للبعض الآخر من سكان المدينة موردا للرزق داخل حدود بلدتهم .



مشروع تخطيط مدينة المقطم

رابعا — الطبقات التي وقع الاختيار عليها لسكنى المدينة .

أن توفر الصناعة في هذه المدينة يقرر حتما سكنى الطبقات العمالية بها ، كما أن موقع المدينة الممتاز يرغب غير العمال في سكناها .

لذا فقد تقرر أن تشمل هذه المدينة طبقة العمال . وهؤلاء تتكون منهم الطبقة المتوسطة والطبقة دون المتوسطة وهذه الاخيرة تشمل ايضا الموظفين الذين يعملون في المحال التجارية والمكاتب ومعاهد التعليم وما الى ذلك .

وقد رأينا أن سكنى ذوى الدخل العالى لهذه المدينة يدر على بلديتها دخلا يساعد على تنمية ميزانيتها ومواردها .

وعلى ذلك فقد رأينا أن تحدد نسب الطبقات المختلفة كالآتى ١٥٪ الطبقة ذات الدخل العالى ، ٥٢٪ الطبقة المتوسطة ، ٣٣٪ الطبقة ذات الدخل دون المتوسط . وهاتان النسبتان الأخيرتان بعكس نظيرتيها بمدينة القاهرة .

ولما كانت دراسة هذه المدينة تشمل الناحيتين الاجتماعية والاقتصادية ، فقد ضمنا توفر العمل وبالتالى ارتفاع مستوى المعيشة لجميع سكان هذه المدينة ، فلا غرابة اذن فى رفع نسبة الطبقة المتوسطة وخفض نسبة الطبقة دون المتوسطة عنها في مدينة القاهرة .

خامسا — عدد سكان المدينة .

بالرجوع الى الاسس الحديثة لتصميم المدن، وجد أن عددا من السكان يتراوح مابين أربعة آلاف وستة آلاف نسمة يكون مجموعة اجتماعية متماسكة تسمى بالحي Neighborship

وتنقسم هذه المجموعة الى مجموعات أصغر حجما يلتف كل منها حول مبنى يضم مدرسة للحضانة وروضة للاطفال وتدل أيضا هذه النظريات على ان المدينة تتكون من مجموعة احياء كالسابق ذكرها يتراوح عددها ما بين أربعة وسبعة ، تفصل ما بينها الطرق الرئيسية الخاصة بالحركة السريعة .

وعلى ذلك فقد رأينا أن تتكون مدينة المقطم من خمسة أحياء عدد سكان كل منها خمسة الاف نسمة تلتف حول قلب المدينة Core وعدد سكانه ثلاثة آلاف . وبذا أمكن تحديد عدد سكان المدينة بحوالى ثمانية وعشرين الفا .

سادسا — المبانى السكنية .

لما كان متوسط عدد أفراد العائلة بحسب ماجاء فى الاحصائيات الأخيرة لمدينة القاهرة ٧ر٤ أفراد وبمعرفة عدد سكان المدينة التى نحن بصددها أمكن تحديد عدد عائلاتها بحوالى ستة آلاف وستمائة وستين عائلة . وبالرجوع الى نسبة كل من الطبقات المختلفه الى مجموع عدد السكان ، قدر عدد العائلات ذات الدخل المتوسط بثلاثة آلاف ومائة عائلة وذات الدخل دون المتوسط بألفي عائلة .

وقد قمنا بعمل دراسات تفصيلية لتصميمات المبانى السكنية . وبذلك ، أمكن تحديد مساحة المباني اللازمة لكل منها وبذلك ، تحددت المساحة اللازمة للمباني السكنية والحدائق الخاصة بكل منها للمدينة بأجمعها .

وفيما يلى أنواع المبانى السكنية المقترحة :

(ا) الطبقة دون المتوسطة :

تتكون هذه المباني من مجموعات Row Houses كل مجموعة منها ذات طابقين وتضم كل منها مدخل خاص وسلم خاص يصل مابين الطابقين الأرضي والطابق الأول . وهناك مجموعــات أخري مماثلة للمجموعات سالفة الذكر الا أنها تأوي ست عشرة عائلة يشغل كل منها اما الطابق الأرضى وأما الطابق الأول . وللطابق الأول مدخل خاص مباشرة من الخارج . أما غير المتزوجين من هذه الطبقة فقد صمم لهم مساكن خاصة بهم Hostels يضم كل منها جماعة منهم

(ب) الطبقة المتوسطة :

وزعت العائلات الصغيرة من هذه الطبقة على مجموعات مشابهة للمجموعات السابقة ، وأما للعائلات الكثيرة العدد فقد صمم لها فللات مشتركة Semi-detached وفللات منفصلة Single Family وعمارات .

(ج) الطبقة فوق المتوسطة : صمم لهذه الطبقة « فللات » منفصلة وعمارات .

وفى حدود كل من الطبقات الثلاث تحددت نسبة الانواع المختلفة للمســاكن بحسب مايتمشى ورغبات السكان انفسهم وفيما يلى هذه النسب :

ا — الطبقة دون المتوسطة : ١٥ ٪ Row Houses على طابق أرضى أو طابق علوي ، ٨٠ ٪ Row Houses على طابقين ، ٥ ٪ مساكن لغير المتزوجين Hostels

ب — الطبقة المتوسطة : ١٠ ٪ على طابقين ، ٣٥ ٪ Row Houses فللات متصلة ، ١٥ ٪ فللات منفصلة ، ٤٠ ٪ عمارات

ج — الطبقة فوق المتوسطة : ٤٠ ٪ فللات منفصلة ، ٦٠ ٪ عمارات .

ولقد راعينا توجيه المباني السكنية — كل نوع على حده — التوجيه الصحيح بالنسبة لاشعة الشمس حتى يتوافر لها التدفئة الطبيعية اللازمة أثناء فصل الشتاء . وقد قمنا بدارسة أقل مسافات يلزم تركها بين كل مبني والمبانى المحيطة به حتي لايقع احداها في منطقة ظل الآخر لمدة لاتقل عن ساعتين — من الساعة الحادية عشرة صباحا الى الساعة الواحدة مساء من يوم ٢١ ديسمبر وهو أقصر أيام السنة .

سابعا — المبانى العامة .

أما عن المبانى الصناعية فقد قدر عدد الصناع في كل حي بألف عامـــل يختص كل منهم بخمسة عشر مترا مربعا ، وبذا تحددت مساحة المباني اللازمة للمصانع الخاصة بكل حي بخمسة عشر الف متر مربع ، بخلاف المساحة اللازمة لانتظار السيارات . وقد تحدد بذلك سبعة عشر فدانا للمنطقة الصناعية بكل حى .

أما المنطقة التجارية فقد اشتملت على المحال التجارية المختلفة ومطعم ودارين صغيرين للسينما وأماكن لانتظار السيارات . وفى ناحية قريبة توجد المبانى الاداريه كمحطة الحريق ومركز الشرطة ومكاتب البلدية والمكتبة ودار البريد والنادى . وتشمل مبانى السوق والمبانى الادارية مساحة قدرها عشرة افدنة بكل حى .

أما المباني التعليمية كمدارس الحضانة ورياض الاطفال والمدرسة الابتدائية فموزعة بين المباني السكنيـــة بالطريقة التي سنأتى على شرحها . وتشغل هى وملاعبها فى كل حي مساحة قدرها ثمانية أفدنة .

وباضافة المرافق الاخرى للمدينة كالحديقة العامه لكل حي والحدائق العامة للمدينة بأجمعها ومساحة الشوارع والممرات والجبانات والمقالب العمومية والمستشفيات والأماكن الدينية ... الخ أمكن تحديد مساحة المدينة بحوالي الف وستمائة فدان . وفيما يلي وصف مجمل لاحد احياء المدينة :

● يحتوى كل حي على خمسة آلاف ساكن يكونون عادة ثلاث مجموعات يتركز كل منها حول مبنى لمدرسة الحضانة وروضة الاطفال لعدد يتراوح مابين مائة وعشرين ومائة وخمسين طفلا . وبذا يكون بكل حى ثلاثة من هذه المباني التعليمية موزعة بحيث لا تزيد طول المسافة بين كل من هذه المدارس والمبانى السكنية التى تحيط بها عن أربعمائة متر وهى مسافة يسهل على الطفل سيرها على الاقدام ذهابا وأيابا . وفى مكان متوسط بالنسبة للحي كله تقع المدرسة الابتدائية التى تضم حوالى أربعمائة وستين طالبا ولاتزيد المسافة بينها وبين أى مسكن فى الحى عن ثمانمائة متر يسهل على طالب المدرسة الابتدائية سيرها على الاقدام ذهابا وأيابا .

ويشمل كل من الأحياء الخمسة أيضا سوقا خاصة بسكانه تحوي دارين صغيرتين للسينما والمحال التجارية اللازمة للحاجيات اليومية . ولا تبعد هذه السوق عن أي مسكن بالحي أكثر من الف ومائتى متر وبذلك تتمكن ربة المنزل من الذهاب يومياً بنفسها الى السوق سيراً على الأقدام والعودة كذلك .

ويشمل أيضا كل من الأحياء محطة للحريق ومركز للشرطة وداراً للبريد ومكتبة عامة ومستشفى وناديا ومكتباً للصحة العامة والأماكن الدينية اللازمة . ولاتبعد هذه المباني أكثرمن الف وستمائة مترعن أى مسكن بالحي . وتقع معظم هذه المبانى بالقرب من الطريق العام الذي يحيط بالحي الواحد حتى يسهل الوصول اليها بالسيارات من الطريق العام والوصول اليها سيراً على الاقدام من ناحية المساكن

وتكثر ملاعب الاطفال بالقرب من منازلهم ، كما أن المدرسة الابتدائية تحوى ملعباً يستعمله سكان الحى فى المناسبات الخاصة ولكل حى حديقة عامة يختلف اليها سكانه كل بحسب ما تسمح له ظروفه الخاصة

أما المدارس العليا والمدارس الخاصة فتقع جميعها فى قلب المنطقة والى جوارها تقع منطقة المتاحف والمكتبة العامة ومالى ذلك من المبانى التعليمية . ويشمل قلب المدينة المحال التجارية الكبيرة والسوق الرئيسية لها للحاجيات اليومية بالنسبة لسكان قلب المدينة والحاجيات الاسبوعية لسكان الاحياء الخمسة . وكذا يشمل دارا للسينما كبيرة والملاعب العامة . أما المباني السكنية به فكلها عمارات مرتفعة لعدة أدوار .

كما أن بقلب المدينة أماكن لانتظار السيارات الخاصة بموظفى المكاتب والمحال التجارية ومرتاديها ، ومحطة تنتهي عندها جميع خطوط السيارات العامة والتي يبدأ كل منها من أحد الاحياء المختلفة .

ومما هو جدير بالذكر أن أساس تصميم كل من أحياء المدينة وتوزيع عناصره المختلفه هو سهولة الاتصال بين المناطق السكنية والمناطق الخاصة بدور التعليم والاسواق والمرافق العامة سيراً على الاقدام دون مشقة . وبذا يستبعد استعمال طرق المواصلات الآلية داخل حدود كل حي الى درجة كبيرة . ومن هنا يقل الاستهلاك المحلي لوقود السيارات كما تقل جدا أو تكاد تنعدم حوداث السيارات فى حدود المدينة .

ثانيا — الدخل العام لسكان المدينة وأبواب صرفه وحساب مساحات الاسواق .

بمعرفة عدد عائلات كل من الطبقات الثلاث ، وتقدير متوسط دخل كل عائلة ، أمكن حساب الدخل السنوي لكل سكان المدينة . ولحساب مايخص كلا من الاحياء الخمسة وقلب المدينة من هذا الدخل تحدد عدد العائلات ونسبة الطبقات . وبذلك ، أمكن تحديد دخل كل من الأحياء الخمسة . ثم قمنا بدراسة أبواب صرف الدخل لسكان كل من الاحياء الخمسة وقلب المدينة وفيما يلى نتيجة هذه الدراسة .

١٠ فى المائة من الدخل يؤول الى الوفورات ، ٢٠ فى المائة لايجار المساكن ومايتبع ذلك من استهلاك كهرباء ومياه وخلافه ، ٧٠ فى المائه للمأكل والملبس والكماليات والمواصلات والمصاريف النثرية . هذا وقد قدرنا أن ٥٥ فى المائه من هذه السبعين فى المائه تصرف محليا فى سوق العامة بقلب المدينة ١٥ فى المائة فى أسواق القاهرة . أما بخصوص قلب المدينة فأن ٨٥ فى المائة من هذه السبعين في المائه تصرف محليا فى السوق العامة بقلب المدينة والباقي فى أسواق القاهرة .

تاسعا — الشوارع والممرات .

يحيط بكل حي طريق ذو شقين عرضه حوالى ثلاثة وعشرين مترا وهذا الطريق خاص بالحركة السريعة ، ويتفرع منه طرق أقل منه عرضا وتتجه الى داخل كل حي من الجهة السكنية وينتهي أغلبها بميدان صغير مقفل Dead End ولا يتعدي عدد المداخل المذكورة ثلاثة أو أربعة . ويتفرع من كل هذه الطرق شوارع ضيقة لولبية Loops ، وتوجه المنازل بالنسبة لهذه الشوارع الاخيره بحيث تتجه ظهورها نحو هذه الشوارع . ومنها تزود المنازل بحاجياتها . ولا يسمح بالمرور في هذه الشوارع الا للسيارات الخاصة — وهي قليله العدد بالنسبة لكل شارع — وسيارات الاسعاف والعربات التي تزود السكان باللبن والخبز وما الى ذلك من حاجيات الصباح . أما عربات الحريق فأنها تقف عند بداية أي من الشوارع ، ويمتد خرطوم المياه من مكان وقوف العربة حتي يصل الى آخره ، وبذا يتحدد طول هذه الشوارع بالطول العادي لخرطوم الحريق . وتظل المنازل بواجهاتها الرئيسية على حدائقها الخاصة الخلفية بالنسبة للشوارع الضيقة سالفة الذكر وتؤدى الحدائق الخاصة الى ممرات للمشاه Footpaths لا تتقاطع مع الطرق التي تمر بها السيارات . وتؤدي هذه الممرات بالاطفال الى مدارس الحضانة ورياض الاطفال ، وبالطلبة الى المدرسة الابتدائية وبربة المنزل الى السوق . على أنه فى حالة استعمال الشوارع اللولبيه فان هذه الممرات تتقاطع معها ، ولذا تزود الشوارع بممرات سفلية أو علوية حتى لايلجأ المشاة الى تخطي هذه الشوارع فى نفس المستوى الذى تستعمله السيارات . ويلاحظ فى طريقة تصميم هذه الشوارع — سواء منها المسدودة النهائية أو اللولبية — ضيقها وعدم استقامتها مما يحتم على سائقي السيارات قيادة سياراتهم بمنتهي البطء . بهذا نضمن لسكان المدينة ، صغارهم و كبارهم ، فى رواحهم وغدوهم ، عدم التعرض لاخطار الطريق . ويلتقى الاطفال في طريقهم الى مدرستهم بزملائهم فى ملاعب صغيرة مأمونة مزودة باراجيح بسيطة وما الى ذلك من ألاعيب الاطفال ، فلا يشعر الطفل باي ملل عند ذهابه الى مدرسته أو ايابه منها .

ويلاحظ أن هذه الطريقة لتصميم الشوارع والممرات تساعد كثيرا على ارسال الصغار الى مدارسهم دون مراقبة ذويهم مما يوفر عليهم الكثير من وقتهم ويغني عن استعمال طرق المواصلات الالية التى تخلو من الاشتباك فى حوادث المرور .

وقد صممت الشوارع المختلفة الممرات بالعروضات اللازمة التي تتناسب مع كمية حركة المرور المنتظرة لكل منها

كما زودت المدينه بخمسه خطوط للسيارات العامه يدور كل منها حول احد الاحياء الخمسة وقلب المدينه بطريقه مبسطه تسهل لكل ساكن الذهاب الى اية ناحيه من قلب المدينه أو الى أى من الاحياء الأخرى عن طريق المحطة النهائيه بقلب المدينه .

أما المصانع الخاصة بكل حي فقد روعي قربها من موارد المواد الاوليه المحليه التي ستكون قوام الصناعه بها . كما روعى الا تزيد المسافه بين كل مجموعه من هذة المصانع وأبعد مسكن من مساكن الحي المقابل لها عن ألفي متر ، وبذا يتمكن الصانع من الذهاب الى عمله سيرا على الاقدام والعودة الى منزله كذلك ، فيزداد نشاطا ويوفر على نفسه وعلى ذوية مصاريف الانتقال . ولما كان من الحكمة بناء المصانع خارج حدود كل مجموعه منها بالحي المقابل لها واستعمال الممرات السفليه أو العلوية عند تقاطع الشارع — المؤدي من الحي الى المصانع الخاصه به — بالشوارع الرئيسيه ذات الحركة السريعه .

عاشراً — تزويد المدينة بالمياه

وقد رأينا بناء مأخذه على ضفه النيل الشرقيه جنوب غربي الموقع ومد أنابيب المياه من هذا المأخذة الى أسفل الهضبه ، ثم بناء محطـه طلمبات في هذه النقطه لرفع المياه وتخزينها بأعلى نقطه بالهضبـه . وهنا أود الاشارة الى ما جاء بجريدة الزمان الصادرة في ١٠ يوليو سنه ١٩٤٧ بخصوص الموافقة على أنشاء تفتيش جديد بوزارة الاشغال اطلق عليه تفتيش الصحراء ، يعهد اليه عمليه رفع مياه النيل لرى عشرة آلاف فدان فوق تلال المقطم محطة طلمبات بواسطة مياه «ضغط عال» .

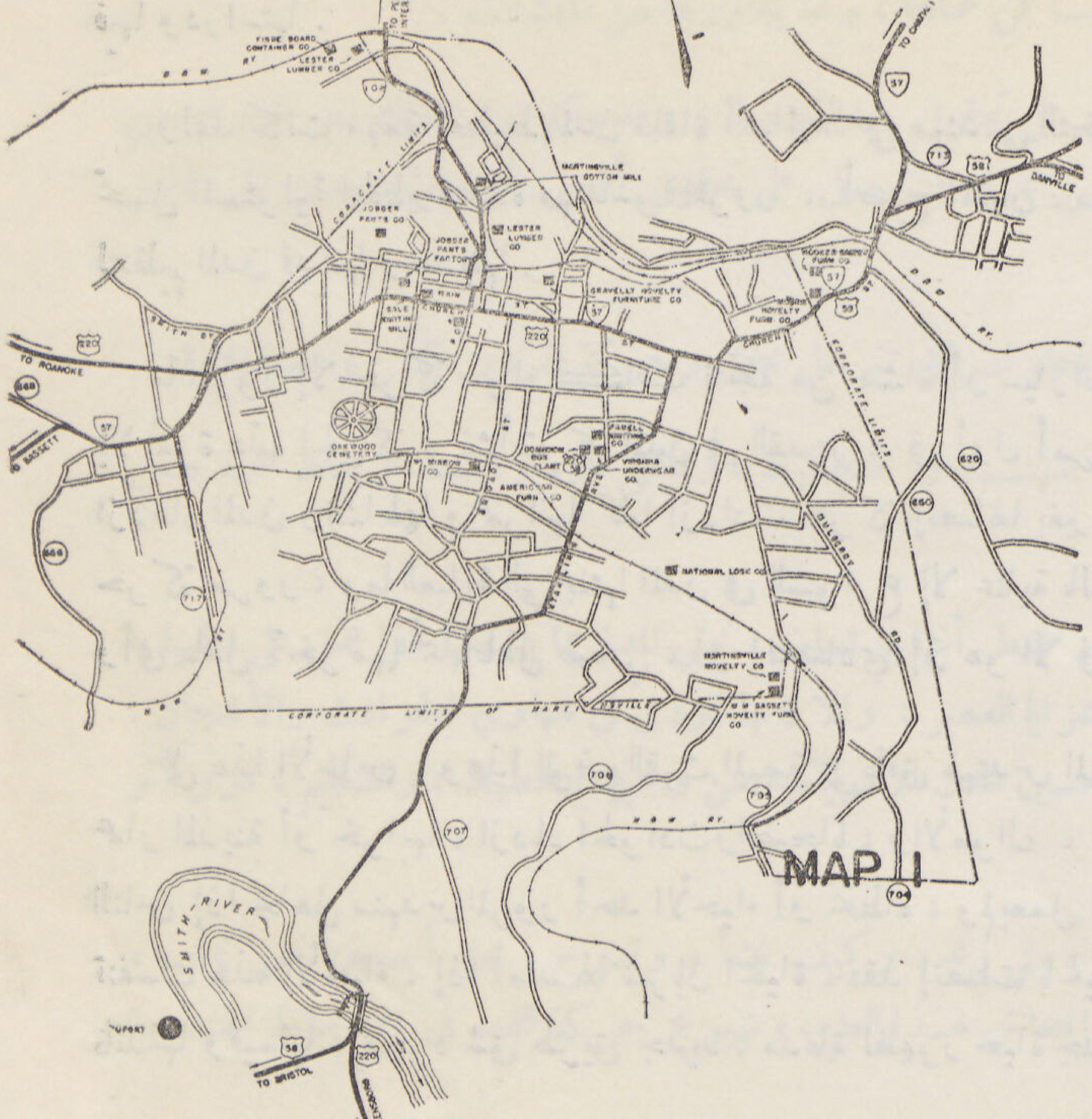
المشروع النهائى للمدينة

بعد أن أنتهينا من هذه الدراسات المتشعبه وتحديد القواعـد المختلفه لتصميم المدينه قمنـا بعمل المشروع النهائي لها .

وأود أن أختتم هذا المقال بتقديم شكري الى الزميل على الحريرى والى خريجي قسم العمارة عام ١٩٤٩ على المعونة الصادقة التي بذلها نحو اخراج هذا المشروع

هندسة المرور
في تخطيط المدينة

للمهندس : احمد عزب كريم



خريطة توضح الطرق الرئيسية لمدينة (Martinsville)

TRAFFIC PROBLEMS
IN MODERN CITY PLANNING

By A. A. KARIM Eng.

● هندسة المرور علم جديد ، يغاير كثير من العلوم ، يعمل على تغيير كثير من الأوضاع وهو فى الوقت نفسه علم مبني على الحقائق ، لا يحتاج إلى تجارب فى معمل . ولكنه يستعين بنماذج . وإنما ميدان الحياة والمدن والاحصاء ، يجري تطبيق قوانينه ومبادئه فى الهواء الطلق ، فى الميادين في المدن .

وقد تختلف المدن سكاناً ومساحة ، وقد تختلف جوا وشكلا ومنظراً ، ولكن هناك ظاهرة واحدة وطابع مشترك ، تشترك فيه كل المدن ، هذه الظاهرة هي مشكلة المرور .

أجري تخطيط المدن فى القديم ، ولكن بعد ظهور السيارة وتقدم الاختراع ، وأزدادت السرعة وأصبحت المدينة طابعها السرعة ، أعترى المدن نقص واضطراب ، نقص شديد ، لا سيا بعد الحرب العالمية الثانية من إجراء ضيق الشوارع وعدم كفائتها وقدرتها لاستيعاب حركة المرور ، وإذا كنا نعـاني هذه الشدة الآن ، فكيف يكون الحال مستقبلا ؟ ! .

إننا ندفع الثمن من جراء هذا النقص ، ندفعه غاليا ، أرواح تذهب إلى بارئها ، آلام ومرض يحل بكثيرين ولا تقف الخسارة عند الأرواح ، ولكن خسارة فى الممتلكات ، وضياع كثير من الوقت ، وتحطم وتلف كثير من الأعصاب ، وسيترتب عليها حتما أمراض كثيرة .

ولقد لمست المدن الأمريكية ظاهرة النقص هذه ، فنشطت إلى دراسة المدن ، والعمل على فهم حركة المرور فيها ودراستها .

ولقد كانت مهمة تخطيط المدن ملقاة أعباؤها على مهندسي التخطيط وحدهم ، أما الآن فقد أشترك معهم في تحمل المسئولية الخطيرة هذه مهندسوا المرور ، أصبح اللقبين - مهندس مرور ومهندس تخطيط - علما واحدا لتنظيم المدن قديمها وحديثها .

ما المرور إلا حركة سواء كانت ناتجة من مشاة أو سيارات تنقل أناس وبضائع شتى ، والمدينة إن هي إلا ثمرة هذه الحركة . نشأت كل المدن في القديم ، في أول أمرها على مفترق طرق ، أو على أنهر ، وإزداد ازدهار المدن ونشاطها وعمرانها كلما أزدادت حركة إتصالها بغيرها من المدن والبلدان . أي أن المدن بنيت على حركة مرور ، وما العناية التي بذلتها المدن في الشوارع إلا عناية بالنقل والجمهور السائر على القدم أو الراكب ، وأي عامل آخر مهما سما، عامل صحي ، أو إقتصادي، إن هو الا في المرتبة الثانية أو ما دونها، بعد عامل المرور .

على هذا الأساس ، وهذا الوضع القيت المهمة على عاتق مهندس المرور ، وبمرة عمل مهندس المرور ينطوي علية عمار المدينة أو خرابها ، ازدياد الحوادث والضحايا ، والأموال ، أو صيانة الأرواح وحفظ الممتلكات وراحة الناس إذا تجاهل منهدس المرور أحد الأحياء أو تخطاه ، ولم يعمل له منفذا ، فقد حكم عليه بالفناء ، والنسيان إذا تنفست هذه الأحياء ، إذا أمتد لها شريان الحياة ، فقد إتصلت بالحياة والمدينة ، والعمران، إزداد قدرها وعظمت فائدتها وقيمتها ، بمجرد شق طريق جديد ، مدعاة لظهور حياة جديدة ، حركة إنشاء جديدة، جريان دم جديد .

إذا أخترق طريق سريع مدينة ، طريق لا يمكن الاتصال به إلا في أماكن محـــدودة ، فقد يترتب عليه إنفصال المدينة إلى شطرين ، ويصبح وكأنه حاجز للصين القديم يفصل جزئي المدينة ، ويصلها فقط في نقط ، أو تقاطعات ، لا جدال في أن عمل هندسة المرور له كيان وأثر في صميم إقتصاد المدينة ، له دخل كبير في عوملها الاجتماعية وفي وظائفها الحيوية .

هذا هو أثر هندسة المرور ، لذا فهي قرينة تخطيط المدن ، توأمان لا يفترقان ، لا يمكن فصل أحدهما عن الآخر ، لا تقوم قائمة لأحدهما دون الآخر ، لا جدال في أو الكل منها علم قائم بذاته ، لا تتأتي خبرة المشتغل في أحدهما ما لم يتزود بقدر كبير من نبع العلم الثاني . ولا يمكن أن تأتي الثمرة المرجوة ما لم يكن هناك فهم لهذا العلم الجديد ، والتعاون بين المهندسين المشتغلين في هذين الفرعـــين . ومما يؤسف له أن هندسة المرور ظهرت متأخرة ، ظهـرت طفرة ! . نتيجة لنقص المـدن وضغط السيارات المتزايد ، ولكن هـذا العـلم - برغم الزمن القصير - فقد أكتمل نموه ، ووضحت معالمه ، وصلبت أسسه إذا أردنا أن لا نتجرع سيئات ومضض تخطيط المدن . وجب أن يتآزر المسئولون ويتعاونون على هـذا الأساس من الفهم لمـدى أهميته دراسة حركة المرور وأثرها في كيان المـدن . لا يجب أن نتجاهل هـذه الحقائق التي تقرع ، والناقوس الذي يفزع والنـذير الذي يدوي ، ويصيح بأن حياة المدن في خطر ، ما لم تسعف بالعلاج ، والعلاج السريع ، والمنقذ هو الدراســة ، دراسة المرور والتعاون بين مهندس التخطيط ومهندس المرور . .

لا جدال في أن مهندس التخطيط يراعي الرابطة التي تربط الحيـــاة الأجتماعية من حيث السكن والعمل والرياضة وأماكن التسلية . الخطوط الرئيسية أو الأنسجة الأساسية التي تشترك في انشاء وبناء هيكل المدينة ،

أو بالأختصار يحس مهنـــدس التخطيط ويشعر بالرابطة التى تربط تعميم الطريق بالمساكن أو الاحياء المعدة للسكن ، بالرابطة التى تربط الأحياء الصناعية بمساكن عمالها ، وبما يجاورها من المنشئات .

يتتبع مهندس التخطيط طرق المرور ويعمل على تحقيق رغباتهـــا ، وقد يكون فى ذلك تعارض لبعض وجهات النظر ، وهنا يأتى دوره ومهمته العظمى ، فى أن يعمل على تحقيق أقصى الرغبات ، يعمل على تذليل العقبات والصعاب .

وما على مهندس المرور الا أن يتحقق من الخطوات التي تتم هل تتفق وحركة المرور ، الآن ومستقبلا ؟

ليس هناك مجال تتبع كل خطوة يخطوها مهنـــدس التخطيط ، ونقتفى اثره ونبسط ارتباط عمله بعمل مهندس المرور .

وهندسة المرور ليست فى تعرف كمية المرور فقط أنها دراسات ، تحي المدن مما يشملها أذا عمل على تطبيقها والأستفادة منها ، تنفخ الروح فى المدن فتمتع بمزايا العصر ، والا فانها تتردى فى مهاوي الحوادث والأشجان . ولنلقي نظرة سريعة الى الدراسات الجارية فى تحسين المدن الأمريكية من وجهة التخطيط ، والتنظيم ، لنرى أثر هذا العلم ـ هندسة المرور واتصاله بهذه الحركة .

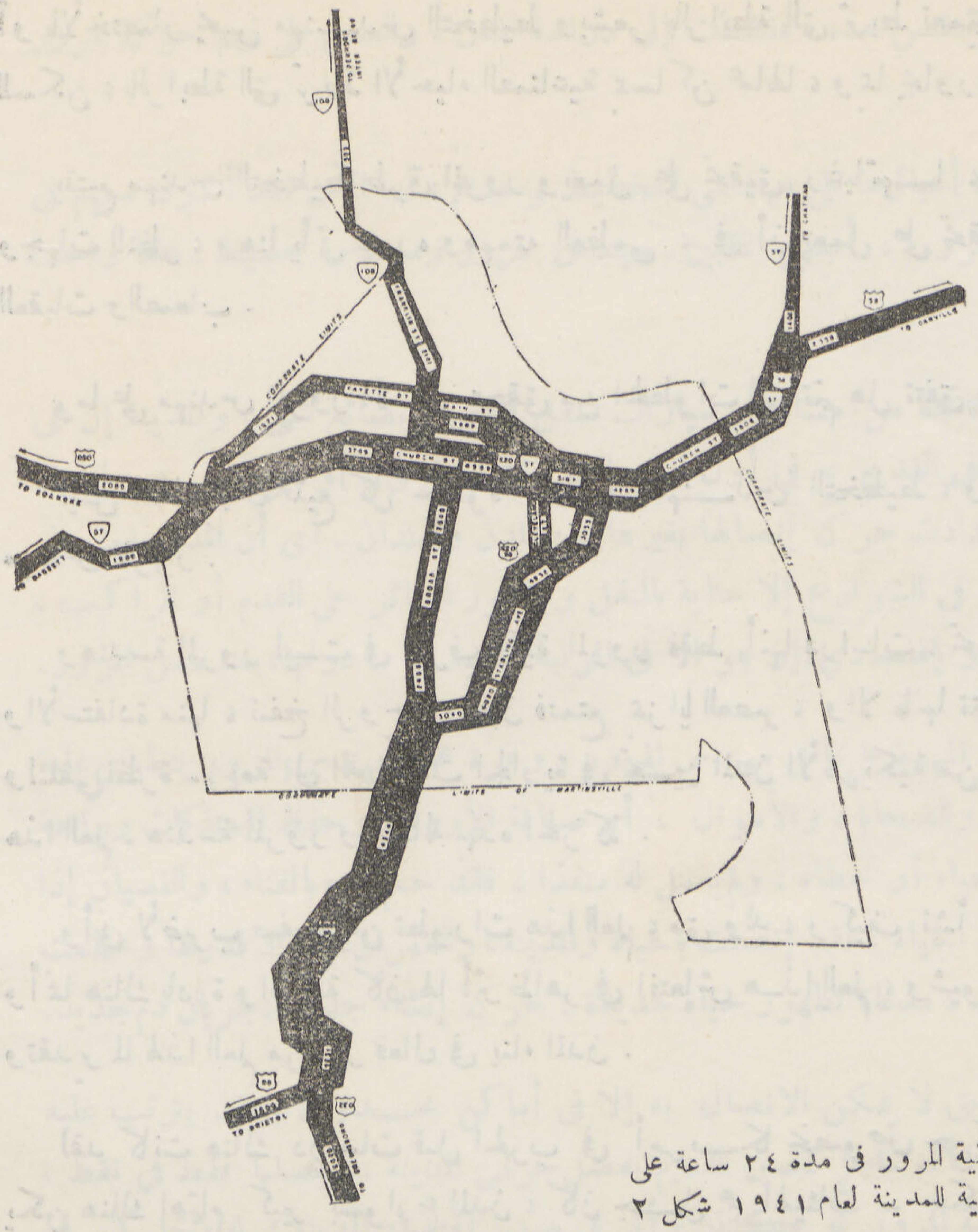
وأنى لأضرب صفحا عن تطورات هذا العلم ، متى ولد ، وكيف نشأ ، وتدرج ، حتى أصبحنا نجنى ثماره ، وأنما هناك بادرة واضحة كان لها أثر ظاهر فى انتعاش هـذا العلم ، وشيوع حركة الفهم فى الأوساط الهندسية وتقدير لما لهذا العلم من أثر فعال فى بناء المدن .

لقد كانت هناك دراسات قبل الحرب فى أمريـــكا بخصوص حركة المرور وارتباطها باتساع الطرق ، لم يكن هناك اهتمام كبير بشوارع المدن ، كان جـــل هم الهيئات ـ حكومات الولايات أو الحكومة الأتحادية Federal انشاء شبكة الطرق بين المدن ، وتركوا أمر الشوارع للبلديات تتولى أمرها وتعمل جهدها ، وحدها فى الميدان ، حتي أبصر المهيمنون من واقع دراسة هنــدسة المرور أن حركة المرور أشدها أنما مسرحها هو شوارع المدن وأن أطوال الشوارع ـ رغم قلة نسبتها الى أطوال الطرق حوالى ٦ ٪ ـ تسير عليها ٣٠ ٪ من حركة المرور فضلا على أن بعض شوارع المدن إن هى الا أجزاء من الطرق الطوالى ، وعلى هذا الأساس يجب أن تساهم الدولة فى أمرها .

ولقد كان من أثر هذا الفهم أن صدر قانون أقره البرلمان الأمريكي عام ١٩٤٤ خص فيه شوارع المدن بهبة مالية قدرها ٢٥ ٪ من مجموع الهبة التي رصدت للطرق (مقدار ٢٥ مليون دولار استمر صرفها ثلاث سنين متوالية) وتجري محاولات لاستمرار صرفها حتي تتخلص المدن من سيئاتها .

اتجهت العناية أثر ذلك لدراسة الشوارع وبحثها وتطبيق ما يمكن عمله من نظريات هندسة المرور لحل المشاكل التي تعانيه المدن .

وها هى أحدى المدن (Martinsville) بولاية فرجنيا عدد سكانها عشرة آلاف نسمة فقط ، شوارعها ضيقة مبنية على تل أى أن هناك انحدارات كبيرة ... مدينة صناعية لعمل الأثاث والنسيج والشكل ١ يبين شوارع المدينة والشوارع الرئيسية التي تمر بها حركة المرور وتخترق البلد . والشكل ٢ يبين كمية المرور فى كل شارع



رسم يوضح كمية المرور فى مدة ٢٤ ساعة على
الطرق الرئيسية للمدينة لعام ١٩٤١ شكل ٢

فى مدة الـ ٥٤ ساعة وأنه لواضح أن الحركة تشغل الشوارع من الشرق للغرب ، ومن الشمال للجنوب ـ هذه الكميات ـ ولو أنها صغيرة بالنسبة للشوارع التي تشغلها وعرضها لا يزيد عن ١٢ متراً .

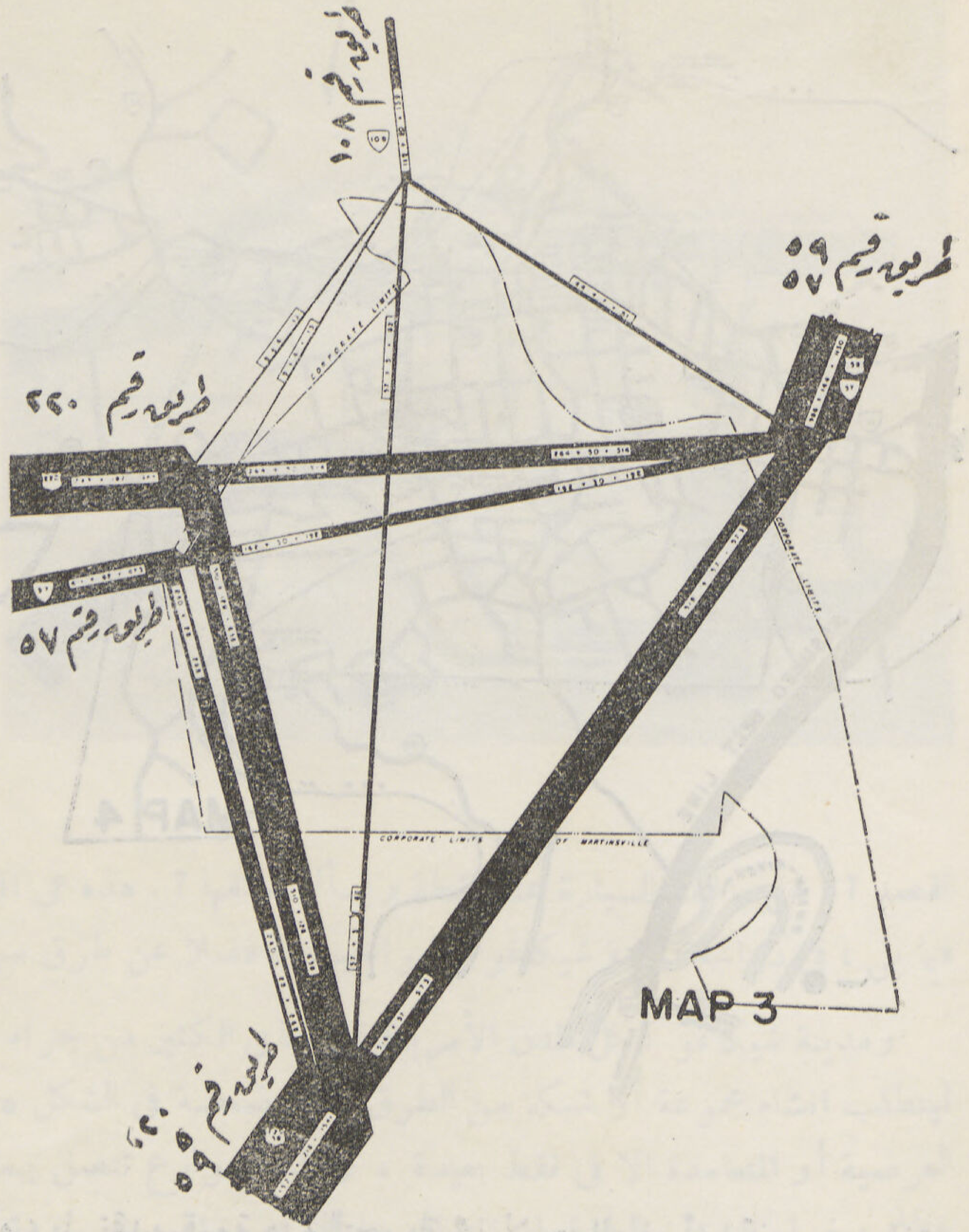
كمية المرور تختلف من ساعة لأخرى ، ومن يوم لآخر ، ومن موسم أو فصل ، أنهــا متغيرة ، على مدار السنة ترى متى ترصد ؟ . وفى أى يوم ؟ . وبأية وسيلة يتعرف على مقدارها ؟ . هذه دراسات تحتاج الى افاضة مطوله لا يمكن شرحها في هذا البحث المختصر .

والدراسات التي درست لتخفيض الأزدحام منها : ـ

ا) هل ممكن تحسين الشوارع الحالية وتوسيعها بدرجة تسمح بسير حركة المرور فيها بسرعة ـ السرعة الحالية بحوالى ٣٥ كم/ ساعة فى الأوقات العادية وأما فى أوقات الأزدحام فتبلغ حوالى ٢٠ كم/ ساعة .

ب) هل ممكن ايجاد طرق موازية لأتباع طرق خاصة لاتجاه واحد (One way Traffic) .

ولكن هذين الاقتراحين لم يمكن اتباعهما لعــدم وجود شوارع متوازية ولاستحـالة توسيع الشوارع الا بتكاليف باهظة جداً .

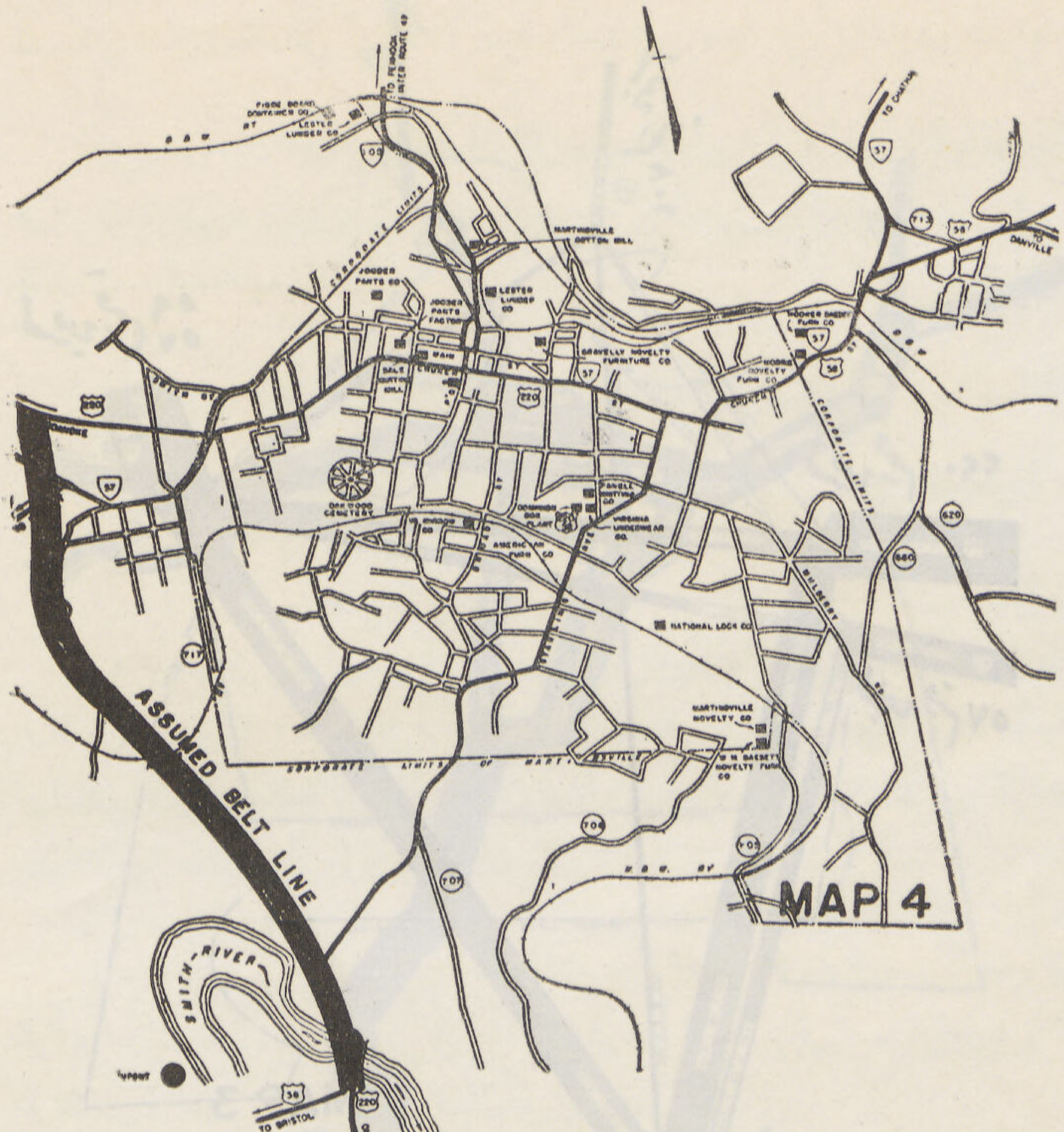


بداية ونهاية حركة المرور لمدة ٢٤
ساعة على الطرق الرئيسية شكل ٣

اتجهت النية الى دراسة الطرق الداخلة والمتفرعة من المدينة ، من وجهة نظر أخرى خلاف كمية المرور ، تلك هي دراسة مبدأ ونهاية السير (Origin & Destination اختصاراً .O. & D) في كل طريق فمثلا من الشوارع أو الطرق الداخلة يتعرف مبدأ سير السيارات الداخلة ، ولكن أين تقصد ؟ . هل تقصد البلد وترجع ثانية من نفس الطريق ؟ . هل تتجه شمالا ؟ . أو شرقاً ! .. أى اتجاه يا ترى ؟ ! . وكانت نتيجة الدراسة الواضح فى الشكل ٣ .

فمثلا كمية المرور من والى الطريق ٢٢٠ – فى الجهة الغربية – ٩٦٥ سيارة (ركاب ونقل) . يتجه الى المدينة ويخترقها ويأتى منها ٣١٤ سيارة والباقي وقدره ٦٥١ يتجه الى الطريق ٢٢٠ ، ٥٩ يأتى منه وكمية المرور فى الطريق ٥٧ من الجهة الغربية ٤٧٣ سيارة يأتي من ويقصد المدينة ١٩٢ والباقي ٢٨١ سيارة تأتى من وتتجه الى الجهة الجنوبية ، أجزاء صغيرة من هذه الكميات تتوزع في شوارع فتصل فى النهاية الكمية ٦٣٩ سيارة بدلا من ٦٥١ ، ٢٦٩ بدلا من ٢٨١ أى كمية ٩٠٨ سيارة .

اذا اخترنا تحويلة كالموضحة في شكل ٤ لانتفعت بها الـ ٩٠٨ سيارة ولما كان هناك ضرورة لهذه السيارات الى السير فى شوارع البلد ، ولخف الضغط على الشوارع من جراء هذه الكمية ،



الطرق الرئيسية للمـــدينة والوصلة المقترحة
لتخفيف حركة المرور داخل المدينة شكل ٤

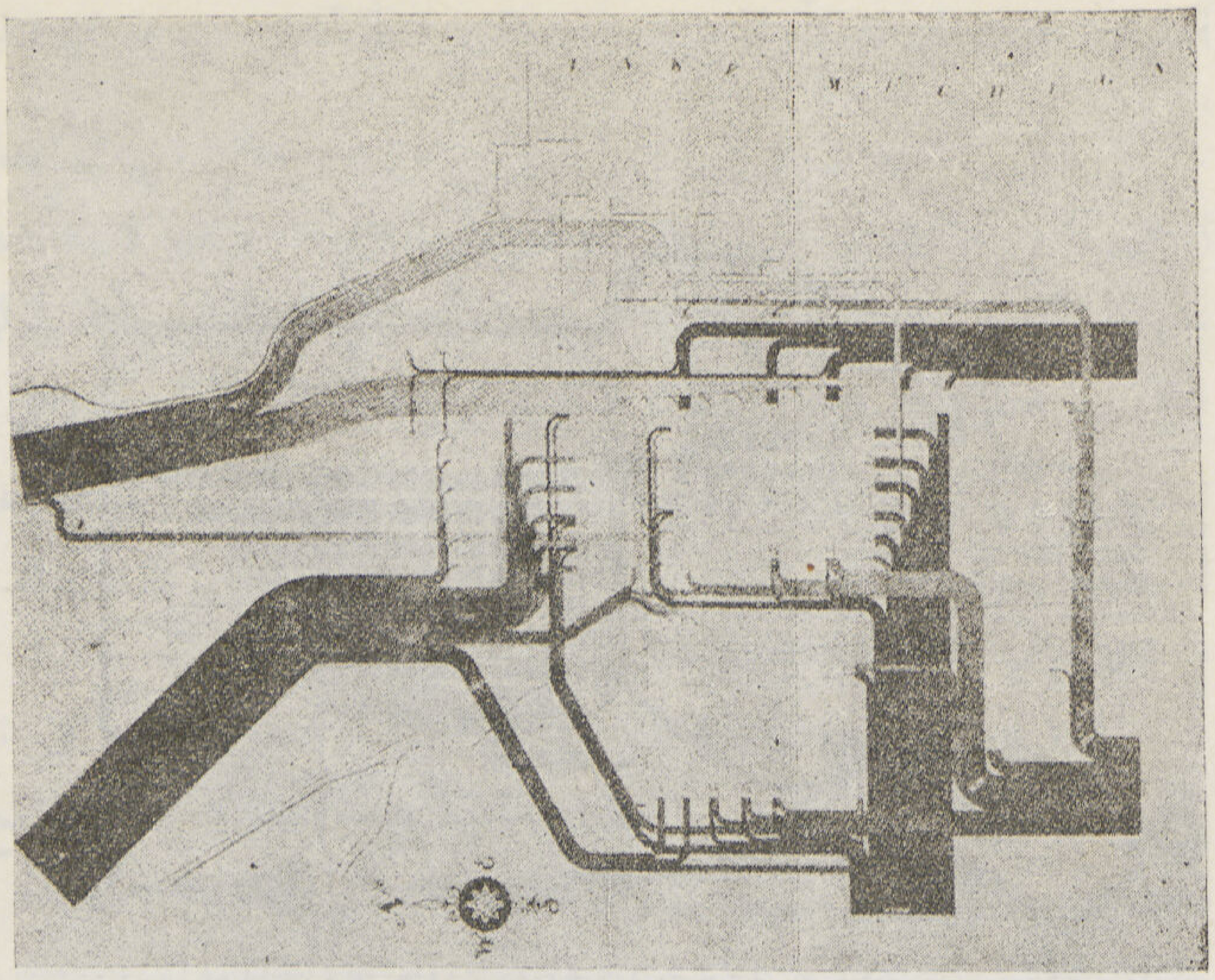
ولا يكتفى بالوصول إلى النتيجة الظاهره ، بل تقدر قيمة هذه التحويلة ؟ . لا جدال فى أنها تختصر مسافة ، ووقت وتقل حوادث لا سيما وهناك حركة مرور متعامدة على الشارع الرئيسي - ترى ما قيمة الأقتصار الناتج من أختصار المسافة ؟ . وما قيمة الوقت المقتصد ؟ ! .

هناك رسالة علمية أصدرتهامصلحة الطرق لولاية (Oregon) عنوانها Economic Way Design فيها تفصيل دراسات شتى على مختلف سيارات نقل ذات أوزان ومصانع مختلفة وسيارات ركاب ، واستعمال شتى الطرق الترابية والاسفلتية أو الخرسانية ، وفيها نتائج لهذه الدراسات في هذه الدراسة قيمة أختصار حمولة المسافة من ميل ! . بالسنت (١٠٠/١ من الدولار الأمريكي) للسيارات النقل الخفيفـــة والوسط والثقيلة المقادير على التوالى ٦ر٣ ، ٨ر٨ ، ٦ر١٤ بالسنت

هذا هو قيمة اختصار مسافة وأما قيمة الوقت فتختلف وجهات النظر فى هذا الموضوع ، ولكن المتفق عليه هو ٦٠ سنت لكل سيارة ركوب مدة ساعة من الزمن ، وأما سيارة النقل فهناك تعارض قليل ، وبالنسبة للسيارات السابقة المقادير ٨٦ ، ١١٧ ، ١٤٧ سنت وللسهولة يختار ، سنت للدقيقة بصفة عامة لشتى السيارات.

على هذا الأساس يمكن تقدير أثر انشاء التحويلة وما توفره من مال ، اذا قورن بانشاء وتكاليف التحويلة .

هذه هى نتيجة الدراسة ، ولكن فاننا أن نذكر كيف يتعرف الى السيارة مـــن أين بدءت سيرها ، وأين



توزيـــع حركة المرور فى الجزء المزدحم من المدينه (شكل ٥)

تقصد ؟ . هل توقف السيارة عند نقطة ويسأل سائقها ؟ . هذه هى اقوى الطرق ، وهناك طريقة ثانية سنذكرها فيما يلى ، فى دراسة مدينة شيكاغو وضواحيهـا ، فضلا عن طرق سريعة وحديثة سنشير لها فى كلمة تالية .

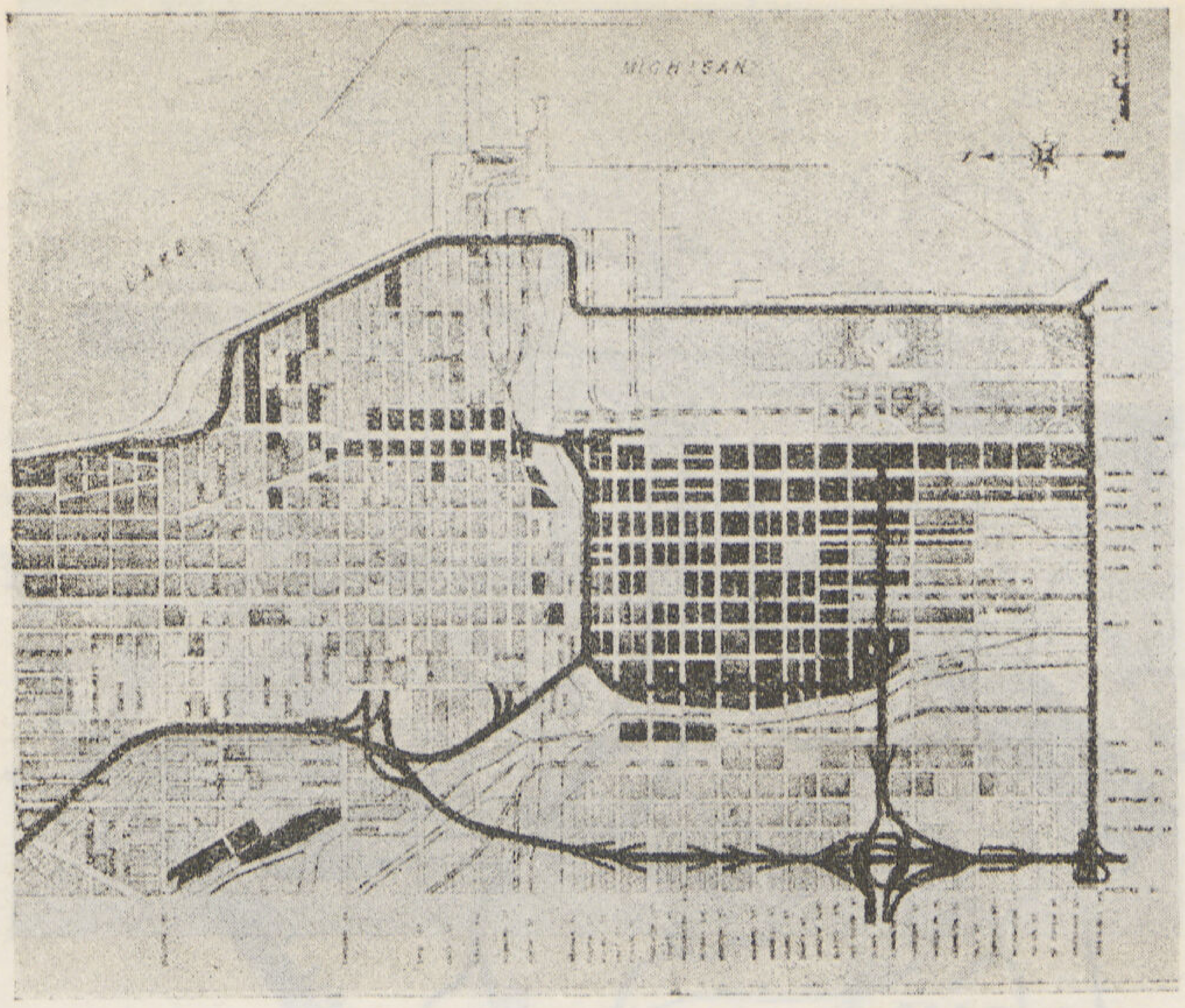
ومدينة شيكاغو ككل المدن الأمريكية ، تعانى الكثير من جراء ازدحام وتعطيل حركة المرور ، وأن الأمر ليتطلب انشاء مجموعة أو شبكة من الطرق كالموضحـة فى الشكل ٥ . مثل هذه الشبكة لا تتقاطع مع الشوارع العرضية أو المتعامدة الا فى نقط بعيدة ، وهذه الشوارع تتصل ببعضها ، مستقـلة عن المرور السريع ، وليس هناك دخول الى هذه الطرق او اتصال بها الا فى مواضع محـــددة ، بالأختصار ، طرق تحقق أغراض المرور السريع ولا تتعارض مع حركة الشوارع ، وتعمل على تخفيف الأعباء عن شوارع المدينة .

ولما كانت حركة المرور تتكون من مجارى عــدة مختلفة كالنهر تتكون مياهه من مياه أفرع ونهيرات كثيرة ، تلتقى هذه الأفرع فى شتى الأماكن ، ويتجه النهر ، صوب مكان واحد ، أو يتفرع الى أفرع . ولما كان النهر وشتى فروعه يدرس من وجهة مساحته ، الأمطار التي تسقط ، كمية المياه التي تتصرف ، شتى الدراسات الهيدرولوجية كذلك الحال مع حركة المرور ، تدرس كل الشوارع المغذية أو المتفرعة ، كمية المرور في كل ، من أين ابتدأ ، وأين ينتهي اتم دراسة (O & D) المنبع والمصب .

وفى السنين التى قبل الحرب الأخيرة اقترحت عدة حلول لطرق سريعة تقدمت بها هيئات . ولم تكن هناك دراسة شاملة فى هذه الفترة ، ولو أن هناك بعض مباحث عملت عام ١٩٣٣ الا أنه رغبة فى الوصول إلى حل على أساس علمي بديء بالدراسة (المنبع والمصب) فى ٩ سبتمبر ١٩٤١ ، قبل توزيع البنزين بالبطاقات ! .

لقد ساهم فى الدراسة حكومتا ولايتي الينوى وانديانا . قسم الطرق للحكومة الاتحادية ، قسم التنظيم للمدينة والهيئات المشرفه على البلديات والطرق فى القرى والمدن المجاورة ... فريق الكشافه الأمريكى .

والمعلومات التي جمعت أصبحت منبع ومصدر لدراسات كثيرة وعلى ضوئها صار اعادة فحص كل الاقتراحات السابقه على أساس هذه الدراسه .



الطرق السريعه المقـترحة
للجزء المزدحم (شكل ٦)

ولما كان موقع شيكاغو من حيث وجود بحيرة ميتشاجن فى الجهه الشرقيه من المدينه فقد انحصرت الطرق فى سلسلة تبدأ من قلب المدينه وتتجه فى شتى الجهات ، كالموضحه فى شكل ٥ .

لقد شملت هذه الدراسة مساحة كبيرة جداً تحيط بقلب مدينه شيكاغو بمسافه ٨٠ كيلو متراً شمالا وجنوباً وغرباً ، وأنحصر فى هذه المساحه ١٥٧ قرية ومدينه . ولقد كان عدد السكان للمدينه وقتذاك ٥ر٣ مليونا من السكان والسيارات المسجلة بها ٤ر٣ مليون وأما سكان كل المساحـه التي درست فبلغ حوالى خمسة ملايين وعدد السيارات ٥ر١ مليونا .

ولقد استغرق التحضير لهذه الدراسه ٦ شهور وعملت عدة محاولات كي يمكن الوصول عملياً الى جمع بيانات على أدق وجه واسرعه ، لاسيما برجال تدربوا لمدة قصيرة من الزمن بواسطه محاضرات ألقيت عليهم وتمرينات عمليه تمرنوا عليها وأشتغل فى جمع المعلومات خمسه آلاف موظف بخلاف موظفي الطرق فى شتى المصالح والهيئات . من هذا يمكن ادراك ضخامه المهمه التي تمت لدراسه هندسه المرور فى المدينه وضواحيها ، وهذه خطوة ، سهلة بالنسبة لباقى الخطوات .

وفى اليوم المحدد لجمع البيانات قامت ولايتي الينوى وأنديانا بمباحث خارج المساحة المحددة وذلك لربط وتحقيق البيانات . ولقد جمعت البيانات على هذه الصورة .

قسمت المساحة الى ٦ أجزاء . (A,B, ... D) كالموضح فى الشكل ٦ وكل جزء حـدد بناء على توزيع السكان وبيانات أخرى ، وكل جزء من هذه الأجزاء قسمه الى جزئيات أو وحدات أصغر ميزت بالأرقام ، والغرض من هـذا التقسيم التعرف الى المنطقة التى بدءت منهـا حركة السيارة في نطاق ضيق ، وكذا المنطقة النهائية التي تقصد اليها .

وبيانات المنبع والمصب (O & D) حصرت لمدة ١٢ ساعة من الساعة ٧ صباحاً حتي الساعة ٧ مساء وقـد رصدت البيانات برصد رقم السيارة . نوعها (ركاب أو نقل بضاعة أو اوتوبيس) . اتجاهها . ساعة المرور فى

قوائم خاصة ، وأماكن الرصد اختيرت بطريقة خاصة . من هـذه البيانات المرصودة تعرف منطقة مبدأ قيام السيارة حيث ظهرت لأول مرة ، ويتتبع خط السير حتى يعرف تنقلاتها .

واختيرت المحطات بحيث تكون (كردونات) للمنطقة أو المساحة كلها بحيث أن مرور السيارات على الطرق الرئيسية لا بد أن يمر بعدة محطات في طريق وصولها. ولقد كان عدد هذه المحطات ٣٨٠ منها ٢٠٠ محطة واقعة خارج حدود المدينة وهي الموضحة بأعلام صغيرة ، والأعلام الكبيرة أعدت لرصد كمية المرور مدة ٢٤ ساعة واتجاهاتها ، وال ١٨٠ محطة الباقية على الشوارع الرئيسية داخل المدينة نفسها وهي مكونة للكردونات السابق الأشارة اليها .

وفي يوم الرصد ـ لما كانت هناك كميات مرور كبيرة وسرعة عظيمة في بعض المحطات في الطرق السريعة (Outer Drives) ولما كانت رصد الأرقام في القـوائم لا تسعف ـ استعان القوم بالالآت اللاسلكيـة (distaphones & Dictaphones)

بعد الحصول على البيانات من القوائم الخاصة يصير رصدها في تذاكر ماكينات احصائية خاصة (بطاقات) بواسطتها يمكن تصنيف هذه البيانات وغربلتها حتى تخرج وتجمـع أي بيانات يمكن استخراجها ، في أي وقت من الأوقات ، نسب سيارات النقل للسيارات كلهـا ، أو سيارات الأوتوبيس ، وكمية المرور في ساعات الأزدحام ، وفي الأوقات العادية ، منجم معلومات .

وبتطبيق هذه الحقائق على الطرق المقـترحة تعطى فكرة ناجحة عن كمية المرور التي ستستعمل الطريق السريع ، في مختلف طوله أو اجزائه ، ومن ثم تعيـين السعة لكل جزء ، فضلا على معرفة موقع وتفاوت وتصميم أماكن الانصال .

وفي أثناء الدراسة الأولية للمشروع عملت مساحة جويـة لتعيين الأماكن الخالية ، لاعطاء صورة عن المساحة وما يشغلها تحديد فكرة عامـة عن تكاليف نزع الملكية ، أختيار عدة حلول ، والمساحة الجوية أصبحت اداة هامة جداً ، وأية أداة ، ازداد استعمالهـا في شتى الأغراض الهندسية لا سيما بعد الحرب ، بواسطتها يمكن تقدير مكعبات. عمل خطوط ارتفاع !... Contour lines ... الخ .

ولقد درست المواقع الصناعية فيما يختص بمستقبلها ، واتصالها واحتياجاتها .

كذلك درست الضواحي فيما يختص باتصالها بمجموعة الطرق السريعة المقترحة ، ولقد لمحنا أن هناك مشاريع اقترحت قبل الدراسة ، من ضمنها انشاء انفاق ، وجدت بعد الدراسة انها لا تساوى الورق الذي حضرت عليه ! .

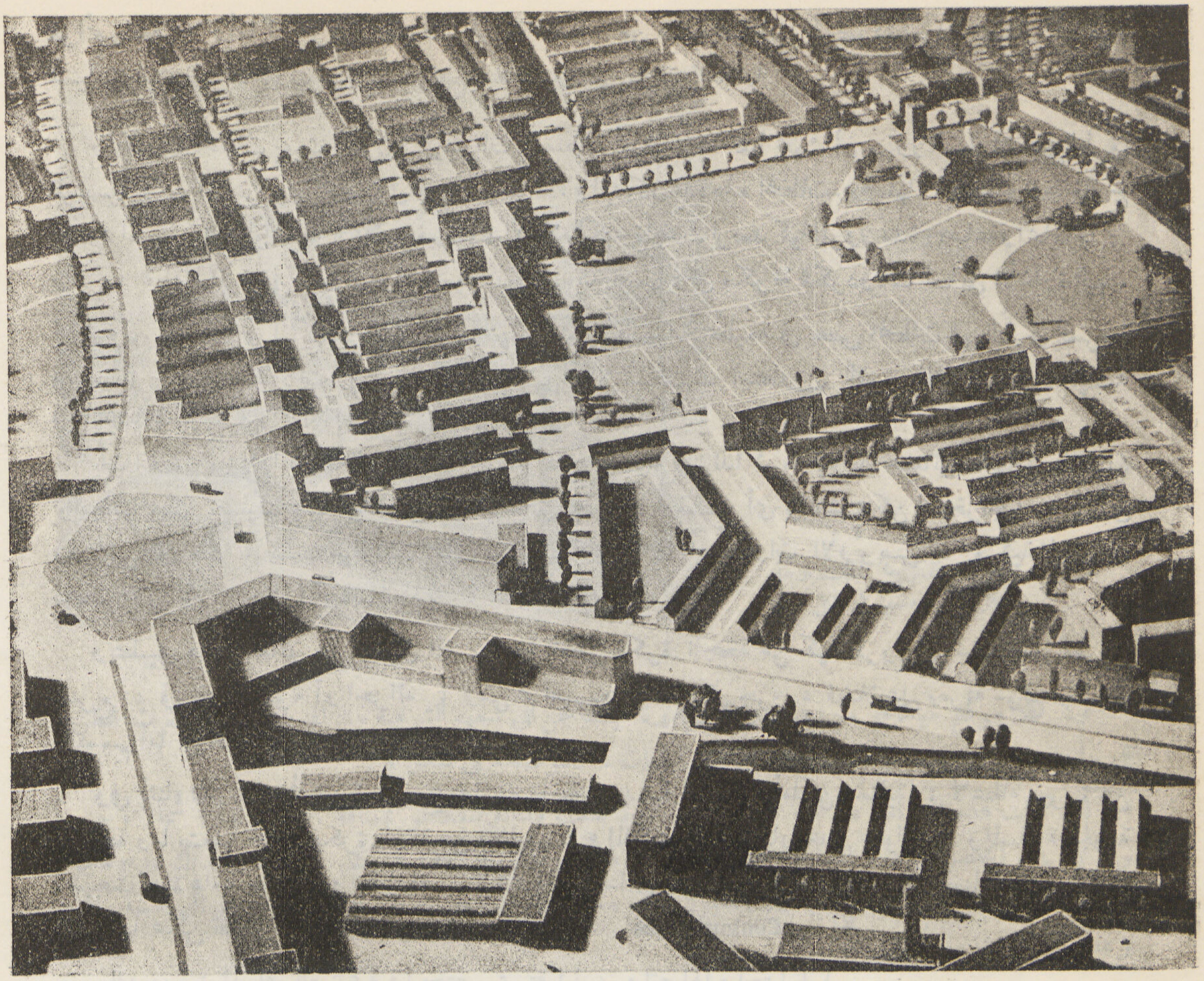
ولقد روعي في أختيار سلسلة الطرق السريعة المقترحـة البسطة . لسهولة الأستعمال . وفي الوقت نفسه كي يمكن عمل الاتساع المطلوب في المستقبل البعيد .

هذه لمحة خاطفة فيها كثير من النواحي التي تحتاج الى استجـلاء .. وايضاح اكثر .. بلا جدال .. وانما رغبة في بيان أثر هندسة المرور في تخطيط المدن. ونظراً لأن هذا الموضوع جديد لم يرد كثيراً على صفحات المجلات الهندسية في الشرق الأوسط . رأينا أن نلمح الى هذا النوع من الدراسة . بهذه اللمحة الخاطفة .

ترى هل آن الأوان لئن تتفتح العيون والأذهان .. الى ما يجري في العـالم الخارجي فنعمل على الأستفادة والتطبيق . والفهم . والله نسأله التوفيق .

مصادر هذه الكلمة:

1) Proceedings 2nd. Traffic Engineering Conference June 1945.
2) Convention Group Meetings of State Highway Officials 1944.
3) The University of Tennevsee Record July 1944.



HOUSING PROBLEMS IN MODERN TOWN PLANNING

By H. KENDAL, ... Arch

المساكن وعلاقتها بتخطيط المدن

للمهندس المعمارى ... هـ. كندال

● استعراض تاريخى

لايشغل العالم الآن ألا التحدث والتفكير في وضع الخطط ، فمن خطط حربية إلى الخطط فى وقت السلم وخطط الصناعات والاقتصاد والزراعة وتخطيط المساكن فى المدن والقرى وهذا ما أعنى به في بحثى.

١ ــ السياسة البريطانية التقليدية فى أعمال البناء ــ لقد كان لانجلترا دائماً تقاليد خاصة ممتازة فى مبانيها لو استثنينا الفترة القصيرة من أواخر القرن التاسع عشر فمن الخطأ الاعتقاد بأن أسلافنا عاشوا فى مدن يزيد

ازدحامها وعدم صلاحيتها صحياً للسكن عنا أو أنهم أغفلوا الطبيعة وجمالها أوفن العمارة في إنشاء مبانيهم بل على النقيض من ذلك كانت الصناعات الدقيقة عندهم موضع الفخار فتوارثها الأبناء عن الآباء وبلغت ذروتها فى عصر اليزابيت وشهد الريف وكثير من المدن الانجليزية أحسن المباني وأجملها من الوجهة المعمارية .

ب ــ عصر النهضـــة ـ نهضت انجلترا فى فجر عصر النهضة الفنى بالعلم والعرفان نتيجة مالقيه الشعب من تشجيع ملوكه المتعاقبين فلم يتوانوا عن حذو خطى جيرانهم من الممالك أثناء حكم اليزابيث، وما هى ألا عشية أو ضحاها وإذا بانجلترا تتزعم الحركة بفضل قادة التفكير فيها ممن جابوا أوروبا شرقا وغربا فكان لهم الفضل الأكبر فى أحياء الفنون الجميلة والصناعات الدقيقة وفنى البناء والعمارة وبقيت انجلترا متزعمة الحركة طوال عصر الملك جورج .

حـ ــ أصل التخطيط فى انجلترا ـ وتخطيط المدن فن عظيم له أثره فى جميع فروع الحياة فهو يشمل تخطيط الأراضى وتنظيم حركة المواصلات وتحديد المناطق لمختلف الأغراض الانشائية مراعاة جمال الطبيعة والاعتبارات الصحية وتعيين مناطق المنشآت الصناعية أو المبانى السكنية وبالجملة يتم عن طريقة الاشراف العام على نظام المدن والريف .

وأخذ أسلافنا فكرة تخطيط المدن عن الرومان ــ فأنشأ هؤلاء معسكراتهم فى الفترة القصيرة التى حكموا بلادنا فيها وكانت معسكراتهم على نمط بسيط على شكل مستطيل محاط من جهاته الأربع بأسوار محصنة فى منتصف كل منها مدخل وأنشأوا الشوارع متوازية ومتعامدة قسمت المعسكر إلى أشطار مستطيلة ــ وحول الانجليز من بعد الرومان كثيراً من هذه المعسكرات إلى مدن وذلك بالاحتفاظ بالشوارع وأنشاء المباني الدائمة مكان خيام المعسكرات . وقد أغفل تخطيط المدن فى انجلترا أثناء القرون الوسطي .

د ــ « رين » أول من خطط المدن الحديثة ـ حافظت انجلترا على تقاليدها المعمارية في القرون الوسطي ويشهد بذلك الكنائس القوطية الجميلة Gothic Churches وما على غرارها من المبانى غير أنها تركت مدنها تنشأ وتنمو بدون رابط حتي حرقت لندن سنة ١٦٦٦ وبدأ الرأي العام يتجه نحو تنظيم التخطيط .

كلف الملك شارل الثانى السير كريستوف رين بتخطيط لندن عقب حرقها فأعد مشروعا يحوي من القدرة الفائقة والخيال الرائع ماوضعه فى المرتبة الأولى . ولو نفذ المشروع لكانت لندن من أجمل مدن العالم .

ولم يكن فى لنـــدن قبل الحريق ميدان واحـــد فسيح تحيطه مبـان جميلة مما كان من مبادىء فن عصر القرون الوسطي

بز مشروع رين للندن جميع ما سبقه من مشروعات كبار المخططين مثل مشروع « برنينى » لروما ومشروع « لى مارسيير » لباريس فشمل المدينة بأكملها من مواصلات رئيسية وشوارع عريضة ومعالم فنية جميلة، كاراعي الطرق والميادين وعلاقتها بالمبانى من حيث النسب الجميلة، وسبق بمشروعه التفكير البشري حتى أنه لو أمكن تنفيذه بعد الحرب الحالية لكان موضع الفخار للمدينة العظيمة من الوجهة الفنيه ومن جهة تنظيم حركة المرور

هـ ــ عصر الملك جورج ـ انتعش فن العمارة فى عصر الملك جورج وتمشى مع تخطيط المدن وإن من خير الأمثلة أعمال « نـاش » خصوصا ما كان منها من المساكن فى المدن فشارع ريجنت فى لندن وما يحيطه من

الميادين الجميلة والقصر الملكي في مدينة « باث » كلها ترجع إلى هذا العصر.

و ـــ الفترة الرجعية فى القرن التاسع عشر ـ فى أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين انتاب فن البناء دور رجعي نتيجة الاتجاه نحو الصناعة مما أدي إلى عدم انسجام المدن وتوصيات لجنة « أثواط » ستكون كفيلة بارجاع الأمور إلى نصابها.

فالثراء الذي نتج عن التوسع الصناعى جعل المـــدن الصناعية تنمو فى كل اتجاه وحول كثيراً من الاراضي الزراعية إلى مدن صناعية فمدت الشوارع بدون مراعاة لأي اعتبار آخر غير الصناعة ونشأت مدن بدون تخطيط قبيحة لم يراع فيها للجمال ولا لراحة من يقطنها حرمة. فعدم تخطيط المدن وجشع الملاك فى الثراء السريع وقصر نظرهم أنتج الأحياء المزدحمة غـير الصحية فازدادت الأمراض مما أوجد حالة ملحة للمبانى التى أنشئت عقب الحرب العظمي.

● لوائح المساكن وتخطيط المدن

قبل الخوض فى بحث ما اخذته الحكومة الحالية من الاجراءات لتفادي تكرار ما نتج عقب الحرب العظمي من الاضطراب سأستعرض باختصار ما سنه البرلمان من القوانين الخاصة بالمساكن وتخطيط المدن منذ سنة ١٨٧٥ إلى وقتنا هذا. فأول ما سن من القوانين حاول إصلاح حالة المساكن التى أنشئت فى عهد الثورة الصناعية من الوجهة الصحية بتحديد ما لا يصلح من المباني للسكن ومحوها أو إصلاحها

ا ـــ قانون الصحة العامة لسنة ١٨٧٥ ـ يشمل قانون الصحة العامة لسنة ١٧٧٥ التصريح للسلطات المحلية بسن قواعد للبناء وتحديد مساحات الأراضى الفضاء الواجب تركهـــا حول المباني مما يحدد عدد السكان بالنسبة للمساحة التى يشغلونها ثم أعطيت سلطات أوسع لهذه الهيئات بتعديل بعض فقرات القانون أوسن قوانين جديدة، فقانون مساكن العمال لسنة ١٨٩٠ عدل القانون السابق وبقى معمولا به حتى سنة ١٩٢٥.

ب ـــ قانون المساكن وتخطيط المدن لسنة ١٩٠٩ ـ كان قانون المساكن وتخطيط المدن لسنة ١٩٠٩ أول ما أدخل نظام تخطيط المدن فى انجلترا وجعل المساكن وحدة في إنشاء المدن. وقانون الدكتور أديسون للمساكن وتخطيط المدن لسنة ١٩١٩ راعي المساكن بوجـــه خاص، وكان الغرض منه تعجيل بناء المساكن الصغيرة التى مست إليها الحاجة عقب الحرب العظمى. فلأول مرة جعل من واجبات السلطات المحلية إنشاء المساكن فى مناطق نفوذهم.

حـ ـــ قانون تخطيط المدن لسنـــــة ١٩٢٥ ـ شمل قانون سنة ١٩٢٥ تخطيط المدن من جميع نواحيه وثبت ماسبق أن سن من الشرائع الخاصة بالتخطيط وجاء بعده قانون تخطيط المدن والقرى لسنة ١٩٣٢ الذى شمل الأشراف على الأراضي الزراعية بجانب الاشراف على الأراضى المبنيـــة.

ء ـــ قانون تخطيط المـــدن والقرى لسنة ١٩٣٢ ـ ألغى قانون سنة ١٩٣٢ جميع ماسبق من القوانين وشمل تخطيط المدن والقري من جميع النواحى بأوسع حدود، فنصت الفقرات الأولى منه على وجوب تطبيقه على أي مشروع خاص بتخطيط أرض فضاء أو مبني عليها وفرضت مراقبة تنفيذ المرافق الصحية ومراعاة التجميل

والراحة والاحتفاظ بالمباني القائمة أو الأعلام المعمارية التي لها صبغة تاريخية أو قيمة فنية أو الأمكنة ذات الجمال الطبيعي والمحافظة بوجه عام على جمال الطبيعة سواء أكانت في المدن أو في الريف ونص القانون على أن يختص وزير الأشغال بتنفيذه

هـ ـ قانون سنة ١٩٣٥ الخاص بشروط البناء على الطرق الريفية ـ حاول هذا القانون المحافظة على جمال منظر الريف بتنظيم البناء على جوانب الطرق الريفية فنص على تحريم البناء لأي غرض آخر خلاف الأغراض الزراعية على بعد يقل عن ٢٢٠ قدماً من منتصف أي طريق زراعي هام .

و ـ قانون المساكن لسنة ١٩٣٦ ـ ومع أن وزير الأشغال وتخطيط المدن يختص على وجه عام بتنفيذ قانون تخطيط المدن والقرى غير أن وزير الصحة لا يزال يشرف على تنفيذ القوانين أو المواد الخاصة بالمساكن، فمن بينها قانون سنة ١٩٢٦ الذي وحّد ما سبقه من قوانين المساكن وبه يتم الاشراف على حالة المساكن ويسهل وييسر بناء الجديد منها بواسطة السلطات المحلية أو الأفراد وينص القانون على تخفيض الازدحام وفقاً لما قرره قانون المساكن غير الصالحة وإصلاح أو صيانة المرافق الصحية لجميع المساكن وأعطي السلطات المحلية الحق في المعاونة على إنشاء مساكن العمال الزراعيين وخول لوزير المالية تقديم المعاونة المالية لانشاء هذه المساكن وغيرها من مساكن العمال .

ز ـ قانون تخطيط المدن لسنة ١٩٤٣ ـ نص قانون سنة ١٩٤٣ على الاشراف العام على تخطيط القطر كوحدة وأعطي سلطات واسعة لوزير الأشغال ولهيئات التخطيط مما سيأتي شرحه فيما بعد لأهميته .

تقرير سكوت وأثواط ـ وجدت بريطانيا العظمى في ظروف الحرب متسعاً من الوقت لدراسة مسائل التخطيط خصوصاً ما يتعلق منها ببناء المساكن استعداداً لما ستقتضيه الحالة بعد الحرب فكانت نتيجة ضغط الرأي العام وما تقدمت بالنصح به الجمعية الملكية للمهندسين البريطانيين المعماريين وجمعية تخطيط المدن أن تكونت لجنتان عرفتا باسمي لجنة سكوت ولجنة أثواط لبحث ودراسة كل ما يتعلق بهذا الموضوع . ولقد اتفق الجميع على المبدأ وأنشئت وزارة جديدة للأشغال وتخطيط المدن ورؤى من المبادئ الأولية أن يعهد إلى السلطات المحلية بشراء الأراضي التي ستخصص لاقامة المساكن عليها بأسعار مناسبة . ولما كان نجاح فكرة إنشاء مبان رخيصة يتوقف على هذا فان الجميع ينتظر بشغف موافقة البرلمان على نزع ملكية الأراضي للسلطات المحلية بأسعار رخيصة لأجل المنفعة العامة . وتوجد رابطة وثيقة بين اختيار الأراضي التي ستخصص لهذا الغرض وعلاقتها بالمناطق الصناعية من جهة والمحافظة على الأراضي الزراعية الخصبة في الريف من جهة أخرى ، وهذا موضوع توصيات لجنتي سكوت وأثواط مما سيأتي شرحه .

● تقرير لجنة سكوت

عين اللورد ريث وزير الأشغال وتخطيط المدن في أكتوبر سنة ١٩٤١ أعضاء لجنة سكوت لدراسة الاعتبارات الواجب مراعاتها للتوفيق بين نمو المدن والمحافظة على الأراضي الزراعية الخصبة وعلى وجه خاص لدراسة العوامل المؤثرة على اختيار المناطق الصناعية من الوجهة الاقتصادية، ومن جهة تشغيل العمال بعض الوقت أو بعض الفصول والمحافظة على حالة الريف والاحتفاظ بجمال منظره ، ولقد قدمت اللجنة تقريرها في ١٥ أغسطس سنة ١٩٤٢

١ ـــ الأرض والريف: أوصت اللجنة فى تقريرها بالمحافظة على منظر الريف الانجليزي الذى لا يضارع ، ووجوب رفع مستوى المعيشة فيه ليتمشي مع مستواه في المدن لاغراء المزارعين على البقاء فى أرضهم للاستفادة من الريف ونتاجه، على أن تدرس حالة القرى على القواعد الحديثة بدل التمسك بأهداب المحافظة على الحالة القديمة. وقد قدرت اللجنة رغبة الحكومة في انعاش الزراعة وأوصت به ، بغض النظر عن أن حاجة بريطانيا للزراعة وقت السلم ليست ماسة بقدر حاجتها إليها وقت الحرب ، وفرضت اللجنة بأنه متى انتهت الحرب فستعود الصناعة سيرتها فى الانتشار فى أرض الريف حول المدن إذا لم يربطها رابط ورأت أن تنفيذ اقتراحاتها يحتاج إلى عزيمة أكثر من احتياجه إلى المال ، وحذرت من التأخير فى وضع الخطط وسن الشرائع اللازمة حتي يحين وقت التنفيذ.

ولما كانت الأرض منبع حياة الانسان ومساحتها محدودة لهذا ـــ إذا أردنا استغلالها على قواعد سليمة حالياً ومستقبلا ـــ يجب اعتبارها وحدة خصوصاً فى بلادنا المزدحمة بالسكان بعد أن زاد ازدحامنا في سنة ١٩٣٩ عن أى دولة في العالم حتى بلجيكا ، ولو أن سكان ريفنا فى نفس الوقت يقل ازدحاما عن كثير من الممالك الأوروبية

كانت انجلترا وويلز منذ قرن مضى أو نحوه ريفيه ، ومن ذلك الوقت أخذت الزراعة تقل تدريجياً وابتدأت انجلترا تعرف كدولة صناعية تجارية غير أنه للان لازالت الزراعة أهم حرفة في ثمانية أتساع أرض الدولة، فكان ذلك سبباً للمحافظة على جمال مناظرنا الريفية

ب ـــ دفع المدن نحو القرى ـ وأوضح التقرير كيف أن المدن زحفت نحو الريف وجذبت إليها رجاله ، فلما زاد ازدحامها وأثبتت عدم صلاحيتها للسكن حسب المستوى الحديث للمعيشة اضطر الحال إلى بناء المساكن والمصانع فى الريف إما باضافة مساحات جديدة حول المدن الكبيرة والصغيرة ، أو على الطرق الزراعية ، أو بناء مجموعات فى قلب الريف ونتج عن هذا التوسع نمو صناعات خفيفة وانعاش حركة النقل بالسيارات .

واقتضى إنشاء المساكن والمصانع في الريف استعمال مساحات كبيرة من أرضه فى نفع السكان من شق طرق أو توسيعها وإنشاء ملاعب رياضية على اختلاف أنواعها ، ومطارات مدنية ومحطات بنزين ، واستراحات ومطاعم على الطرق الزراعية ، واستغلال أي بقعة من الأرض للاعلانات التجارية

ولقد كان ما اتبع من شق الطرق الجانبية سبباً فى إبعاد حركة المرور الثقيلة عن قلب القري مما أنتج نتائج محمودة في بعض الحالات ، على أنه كانت له نتائج ضارة فى الكثير منها إذ أضاع على الزراعة الكثير من أراضيها الخصبة، كما أوجد صعوبات فى فلاحة بعضها عن طريق شطرها ، وماسببه المتخلف من وقود السيارات ودخان المصانع من الاضرار . وشوهت المباني القبيحة جمال منظر الطبيعة وعلاوة على ذلك فان ازدياد المصانع قد أغرى المزارعين على الالتحاق والعمل فيها للأجور العالية والميزات الطيبة . وقد نتج عن ذلك اصطدام بين عقلية أهل المدن وعقلية أهل الريف وأصبحوا فى حاجة ماسة إلى وضع قواعد أساسها التفاهم المتبادل

حـ ـــ تأثير الحرب الماضية ـ اقتضت ظروف الحرب الماضية العناية بالزراعة مما أرجع الريف إلى جماله المعهود ، فقد تحولت ستة ملايين من الأفدنة من حشائش إلى أراضى زراعية خصبة ، وأدخل على الزراعة أحدث النظم فى فلاحتها ، فاستعملت المحاريث الصناعية وما على شاكلتها من الآلات ، ونتج عن صعوبة المواصلات احتفاظ القري بأهلها فانتعشت الحياة الاجتماعية فيها . ومن المرجح أن حالة نمو المدن الكبيرة إلى ما يحيط بها بعد الحرب ستعود سيرتها الأولى مالم تتخذ الحكومة الاجراءات الحاسمة لمنع ذلك بوضع خطط توزيع السكان .

ء ـــ توصيات اللجنـــة ـ واستعرض تقرير اللجنة تفصيل نتائج بحثها وتوصياتها ، فاقترح وجوب العناية بالقري وإنشاء المساكن بها مع إصلاح القائم منها حتى تفي بحاجيات مستوي المعيشه الحديثة وأن يراعي فيما يستجد من المساكن استيفاؤها لسبيل الراحة ، وأن ينفرد بانشائها واختيار مواد بنائها الاخصائيون من المعماريين ، وأن يراعي ضم النساء إلى لجان إنشاء المساكن المحلية والقروية . ورأت اللجنة أن تكون مشاريع الكهرباء والغاز والمياه تحت إشراف السلطات العامة وأن تزود بها القرى بأسعار مثيلتها في المدن .

واقترحت تكوين لجان استشارية دائمة لتنظيم حياة الريف وإنشاء المعاهـــد القروية وتعميم صالات الاجتماعات وفرض واجبات على أعضاء المجالس القروية مع مراقبة حسن اختيارهم .

فيجب أن تحتوي كل قرية ملاعب رياضية فسيحة وأن يعنى بزراعة الغابات في الأراضى الضعيفة مع مراقبة الغابات القائمة والحدائق الأهلية الطبيعية،وأن تقوى لجان الغابات لتحسن إدارتها على وجه أكمل مع مراعاة زياده العناية بغرس الأشجار والأزهار في مشاريع المساكن الجديدة .

وأوصت اللجنة بعمل التسهيلات اللازمة للوصول للريف مع عدم المساس بمبدأ المحافظة على الأرض المنفعة العامة ووجوب نشر الدعاية الكافية عن الريف وجماله وتنظيم رحلات مدارس الأطفال اليه حتى يقدر الرأي العام الغاية المرجوة .

ويجب أن تحصى الحدائق الطبيعية العامة وتحدد وتشرف عليها لجان خاصة تعني بها وترعي صالح الجمهور فتمكنه من زيارتها والتمتع بجمالها .

وتخصص المساحات الكافية للاقامة في رحلات الترفيه عن النفس في العطلات. وإذا أنشئت الصنـاعات في الريف، فيتبع فيها الخطط المرسومة مع مراعاة إصلاح ما يحيط بها من ارض بعد إتمام إنشائها، وعلى قدر المستطاع يعمل على اعادة الصناعات في المـــدن الحالية الصغيرة المستجدة بدل إنشائهـــا في القري والمصانع التى ينجم منها دخان سام، يجب مراقبتها والعناية بأمرها جيداً كما يجب تشجيع التجارة والحرف القروية .

وتراقب القري الحالية ومايستجد منهـا ويلاحظ أن تكون سعتها بقدر الحاجـــة فقط وتكون على نمط حديث ويراعي فيها تمشيها مع ما يحيط بها من المناظر الطبيعية،ويعمل على تجنب الطرق الزراعية بتحويلها إلى المدن أو القرى إلا إذا وجدت حالة ملحة تستلزم وضعها في الفضاء ويراعي فيما يستجد من المدن الصغيرة والقري أن تكون متفرعة من الطرق العامة وأن تحول الطرق المذكورة المارة بالقري أو المدن القائمة إلى خارجها .

ويجب الغاء ما سيستغني عنه من المطارات بعد الحرب ، على أن يشمل المشروع العام المطارات المدنية بجملتها مع تجنب اختيار موقعها في أراض خصبة ويجب إعداد العدة من الآن في محو أعمال الدفاع المؤقته وأن تدخل السكك الحـــديدية في المشروع العام ، والعمل على تجنب تقاطـــع الطرق الرئيسية ، وإعادة بنـاء الكثير من الكباري القديمة . وفي الوقت الذي يجب فيه مراعاة التوفير في إنشاء الطرق في الأراضى الخصبة ، يعمل على تجنب مرور هذه الطرق في المدن الصغيرة والقري .

ويجب الاشراف على محطات البنزين والمطاعم ونحوها مما ينشأ على الطرق العامة وتعطي العناية الكافية للمدافن وأن تنشأ المسلات التذكارية عوضا عن المقابر التذكارية المنفردة

● التخطيط العام والتخطيط المحلي

يجب أن تضمن المنفعة العامة كل منفعة محلية بحيث تعني بها لجنة التخطيط العامة وتنفذ أما بواسطتها أو عن طريق لجنة فرعية خاصة، لهـا أن تقترح بالتفصيل ماتراه صالحاً للمنطقة على أن تعفى اللجان المحليـة من التعويضات أو تحمل نفقات تنفيذ أجزاء المشاريع العامـة الواقعة في منطقتها. ويجب عمل التخطيطات المحلية بواسطة اللجان الفرعية في الجهات الواقعـة في اختصاصها أو بجزأ من الوحدات في مشروع الحكومـة.

وتعتبر الغابات والحدائق الطبيعية من منافع الدولة العامة وللحكومة الحق في نزع ملكية أي أرض زراعية في انجلترا وويلز يحتاج لها في المشروع العـام. ويجب على الجامعات والكليات والجمعيات الفنية وضع البرامج الواسعة لاعداد طلبة وطالبات للتخصص في فن العمارة وتخطيط المدن.

تقرير البروفسير دنيسون ـ وقد عارض البروفسير دنيسون مقترحات زملائه بشأن العناية بالزراعة على نمط واسع مع تحسين مستوى معيشة المزارعين فمن رأيه أن هذه المقترحات غير اقتصادية ولايبعد أن تؤدي إلى الفشل ثم إنه لايمكن تنفيذها إلا عن طريق مراقبة الأسعار كما هو متبع الآن مع تقديم المساعدات المالية، ومن ثم تحمل الدولة أعباء مالية تؤثر على مستوى المعيشة حتى مع المزارعين أنفسهم لأن ذلك سيلتزم فرض الضرائب اللازمة والحماية الجمركية على الأطعمة التي يمكن إستيرادها من الخارج بأسعار أرخص.

وأوضح وجهـة النظر في اعتبار جميع المصالح العامة كوحدة دون وضع الزراعـة فيها في المنزلة الأولى فللمزارعين الحق في التقدم كغيرهم من الصناع وقد يؤدي هذا إلى تقليل عدد المزارعين مما يقتضي معاونتهم على الالتحاق بالصنـاعات الأخرى دون إعاقتهم. وعلى العموم فمن الأفضل ترك المجال للجميع لتخير الحرفـة التي تروقهـم حسب ظروفهم الخاصـة

ويرى دنيسون أنه ليس من الصواب الاهتمام المتصنع بالزراعة وقت السلم لاحتياجنا إليها وقت الحرب لأنها قد تجلب إليها الكثير من العمال المثمرين في الصناعات وقت السلم الذين يحتاج إلى خبرتهم الصناعية لاعـداد الذخيرة وقت الحرب، ويرى أن خير وسيلة لمداركة الحالة وقت الحرب هي الاحتفاظ بكميات احتياطية من الأطعمة وزيادة احتياطي السفن

ولخص البروفسير دينسون اقتراحاته بأن تعتبر جميع الأراضي كوحدة في المشروع العام ولا يستثنى أي جزء منها مادام ذلك في المصلحة العامة مع ترك أكبر مساحة ممكنة للأغراض الزراعية بدون المساس بالمنافع الأخرى، فلا توضع العوائق لنمو الصناعة بحجة التوسع الزراعي أو للاحتفاظ بجمال بعض المناطق بحيث يشترط لادخال الصناعات في الريف أن يكون تنفيذ مشاريعها موضع رقابة تعود بالمنفعة على الريف وأهله

فالزراعة وحماية الأراضي الخصبـة يجب أن تكون جزءاً من المشروع العام دون إعطائهـا حق الأولوية مادامت الرقابة العامة ستشمل مشاريع أعمال المباني والتخطيط وجميع المرافق والمحافظة على المناطق الطبيعيـة الجميلة ستدخل ضمن نطاق المراقبة في الحـدود المعقولة. ووافق دنيسون في مقترحاته على أن تشمل مشاريع إنشاء المساكن بعد الحرب فئة المزارعين.

● **تقرير لجنة اثواط**

في يناير سنة ١٩٤١ « عين اللورد ريث اف ستونهيفن » — وزير الأشغال وتخطيط المدن فيما بعد — لجنة الاخصائيين المعروفة باسم لجنة اثواط لبحث موضوع التعويضات والتعمير فنشرت تقريرها فى ١٠ سبتمبر سنة ١٩٤٢ وشمل قرار التعيين — الموضوعات المطلوب بحثها وهي : —

ا – تحليل وبحث مسألة دفع التعويضات وإعادة التعمير بالنسبة لاشراف السلطة القائمة على استعمال الأرض

ب – تقديم اقتراحات عاجلة عما يتخذ من الاجراءات السريعة لمنع استغلال الأراضى بطريقة قد يعترض عليها مستقبلا ولهذا طلب من اللجنة ما يأتى :—

(١) مايمكن تنفيذه من الوسائل لوضع قيمة الأراضى التي قد يحتاج إليها فى المنشئات أو تعديلها

(٢) مايجب سنه أو تنقيحه من القوانين لحيازة مايحتاج إليه من الأراضى بأسس عادلة

(٣) فحص وجهات النظر المختلفة على مايقترح من الأسس

(٤) اقتراح التعديلات الواجب إدخالها فى القوانين القائمة لجعلها صالحة

وفي أثناء بحث الموضوع نشرت اللجنة قرارها الابتدائى فى يونيه سنة ١٩٤١ اقترحت فيه إعلان الحكومة كمبدأ عام ، بأن قيمة مايدفع من التعويضات نظير حيازة الأراضى أو الاشراف عليها لاتزيد قيمته عن مستواه فى ٣١ مارس سنة ١٩٣٩ ، وأن تشكل هيئة حكومية عامة للتخطيط فى أسرع وقت ممكن يكون لها حق مراقبة المباني واستغلال الأراضى بجميع أنواعها فى عموم انحاء المملكة والأمر بايقاف السير فى أى عمل قد يعترض على بقائه مستقبلا . وأعلن اللورد ريث فى ١٨ يونيه سنة ١٩٤١ فى مجلس الأعيان قبول الحكومة لهذه المقترحات تحت الموافقة والاعتماد .

وشمل تقرير اللجنة النهائي التوصيات الحاسمة التى ستنفذ بموجبها مشروع التخطيط الأهلى العام وحلل الجزء الأول من التقرير بحث مسألة التعويضات والتعمير والصعوبات التى عاقت فيما مضى التخطيط العام وتناولت بالفحص ما اتخذ سابقاً من الاساليب المختلفة ورأت عدم قبولها ، وأوضحت الأسباب والنقط الفنية التى بنت تقريرها على أساسها مما سيصير استعراضه بوجه عام

ا — الحاجة إلى التخطيط العام – بنت اللجنة توصياتها على فرضين : —

الأول : عمل مشروع تخطيط عام دائم يشمل جميع أراضى الدولة بغرض الانتفاع بالأرض على أحسن وجه لضمان تحسين الحالة الاقتصادية والنفع العام للجميع

الثاني : إن الطريقة المثلى لضمان نجاح أى مشروع إنشائى يتم عن طريق مشروع التخطيط العام ، حيث يكون للسلطة القائمة على أعمال التخطيط حق الاشراف عليه بحيث يكون عمل هذه السلطة مبنياً على أساس أبحاث منظمة متوقفة على موارد الدولة العامة . فأساس التوصيات هو إيجاد حل دائم لمسألة التخطيط وضمان دفع تعويضات عادلة لما سينزع ملكيته من الأراضي وقد حاولت اللجنة أن تجعل مقترحاتها قابلة التنفيذ فوراً دون المساس بالحالة الاقتصادية أو بالمشروعات الخاصة

ب — الأراضي المجاورة للمباني .. اختص أول الاقتراحات بالأراضي الفضاء المجاورة للمساحات المبنية فأعطى الحق للسلطة القائمة في استغلال هذه الأراضي نظير دفع تعويضات عادلة تثبت قيمتها كوحده لجميع القطر — إلا في بعض الحالات الاستثنائية توزع على مستحقيها من الملاك بالنسبة إلى قيمتها في ٣١ مارس سنة ١٩٣٩ مع احتياطي للحالات الاستثنائية وزيادة حقوق الاستغلال . فللسلطة العامة حق نزع ملكية الأراضي للمنفعة العامة أو للأغراض الخاصة المعتمدة وفي هذه الحالة ينقل حق الاشراف عن يد المالك إلى الحكومة .

والحيازة الابتدائية للأراضي تكون عن طريق تحديد استغلالها (وذلك عن طريق تخصيصها لاقامة المباني أو وقفها على الأغراض الصناعية) إلا في حالة حيازتها لسلطة التخطيط العامة .

فباعتماد السلطة العامة لطريقة الاستغلال تشتري الحكومة الأرض بما تساويه من القيمه العادلة بعد خصم ما قد يكون قد دفع عنها من القيمه نظير حيازة حقوق الاستغلال أو حقوق الارتفاق ، وفي حالة المشروعات الخاصه تؤجر الأرض للقائمين بالمشروع . وإلى أن يحين الوقت لاستعمال الأراضي المذكورة في الأغراض المقررة يكون لملاكها الحق في استغلالها والاشراف عليها بشرط عدم تحويرها إلا للأغراض الزراعية .

وفي رأي اللجنه أن تنفيذ مبدأ « **مشروع حقوق الاستغلال** » فيه تسهيل لوضع الخطط الفعالة للتوسع الزراعي وتحسين للطرق ، وفيه محافظة على المناطق الصناعيه والجهات الطبيعيه الغنيه بجمال مناظرها ، ومحافظة على ما يحيط بالمدن من الاشجار والغابات والاشراف على المدن الحاليه والقري وتوسيعها وتحديد مناطق ما يستجد من الصناعات . ونبه التقرير إلى وجوب الاسراع في تنفيذ المشروع متي تمت الموافقة على مبادئه الأولية .

حـ — الأراضي المقامة عليها مبان — رأت اللجنة أن تعتمد القوانين الخاصة بالأراضي الفضاء بين المساحات المبنية ، على أن تسرى على جميع الأراضي التى لم يعتمد تخطيطها ، ولتنظيم أعمال التخطيط والانشاء يعطي الحق للسلطات القائمة على أعمال التخطيط في حيازة المناطق التى تأثرت بأضرار الحرب أو المناطق المقدر عدم لياقة مبانيها صحياً أو الأراضي التي لم يتناولها التخطيط والتعمير بعد ، بفرض تخطيطها وتعميرها عن طريق السلطة العامة أو اللجان الأهلية المعتمدة وأوصت اللجنة بوجوب الاسراع في إصدار القوانين التى تخول ذلك . ورأت اللجنة بأنه في حالة استغلال الأراضي المذكوره بواسطة الأهالى ، يكون ذلك عن طريق تأجيرها دون شرائها وتملكها .

وتعرضت اللجنة لموضوع تكاليف إنشاء المباني أو تجديدها بعد الحرب وفيما إذا وقعت على عاتق السلطات المحلية أو على موارد الحكومة ، فذكرت أنه وإن كان لم يطلب منها فحص هذا الموضوع إلا أنها رأت فحصه فوراً لماله من الأهمية الكبري . وتتمشى توصيات اللجنة بخصوص الأراضي المبنية مع توصيتها في قرارها السالف الذكر « التقرير الابتدائي والتقرير النهائي » وذلك لمنع نمو المنشئات التى قد يعترض على بقائها مستقبلا والتوطن في الجهات التى ستحدد مدداً لاستعمال مبانيها .

ء — الضرائب على قيمة المواقع — تناول التقرير بالبحث استعراض المحاولات التى اتخذت لضمان التعمير ، وأوصي في هذا الشأن بمقترحات أساسها زيادة الضرائب السنوية على قيمة المواقع ، تحدد على أن يكون ذلك عن طريق اللجان المختصة وأن يدفع المنتفع بالتعمير جزءاً من الزيادة المقدرة . واقترح بأن تكون بنسبة ٨٥ ٪ ولا يشمل الاقتراح الأراضي المحجوزه للمشروعات العامة إلى أن يتم اشغالها وتعميرها .

وأوصت اللجنة بتوسيع حقوق السلطات المحلية في شراء الأراضي للأغراض الانشائية على أن يجعل باصدار القوانين الخاصة بذلك .

هـ – تقدير التعويضات – هناك توصيات مختلفة عن تقدير التعويضات لما ينزع ملكيته من الأراضي أساسها سعر السوق بغض النظر عن الارتفاع الذى قد ينجم نتيجة حاجة السلطات العامة أو المحلية للأراضى – فيطبق مبدأ الأخذ بأسعار سنة ١٩٣٩ إلى أن يطبق قانون الضرائب عن قيمة المواقع وأن تحدد مدة عشر سنوات للمبانى غير الصالحة للبقاء حسب قانون المساكن لسنة ١٩٣٦ ، ومادامت ستحدد أعمار لهذه الأنواع من المبانى فيجب أن تراعي عند تقدير التعويضات. أما بخصوص قانون تخطيط المدن والقرى سنة ١٩٣٢، ترى اللجنة بالنسبة لاستبعاد التعويضات عن الأراضى المحددة الأغراض المنصوص عنها فى القانون يجب أن لا تحدد بل تكون عامة مع مراعاة الاعتبارات الأربعة التالية .

(١) تمكين المالك من التظلم من التقدير أمام هيئة التحكيم العامة

(٢) تقدير أعمار المبانى الغير صالحة للبقاء

(٣) عدم دفع تعويضات عند انتهاء المدة المحددة لعمر المبانى السابقة الذكر

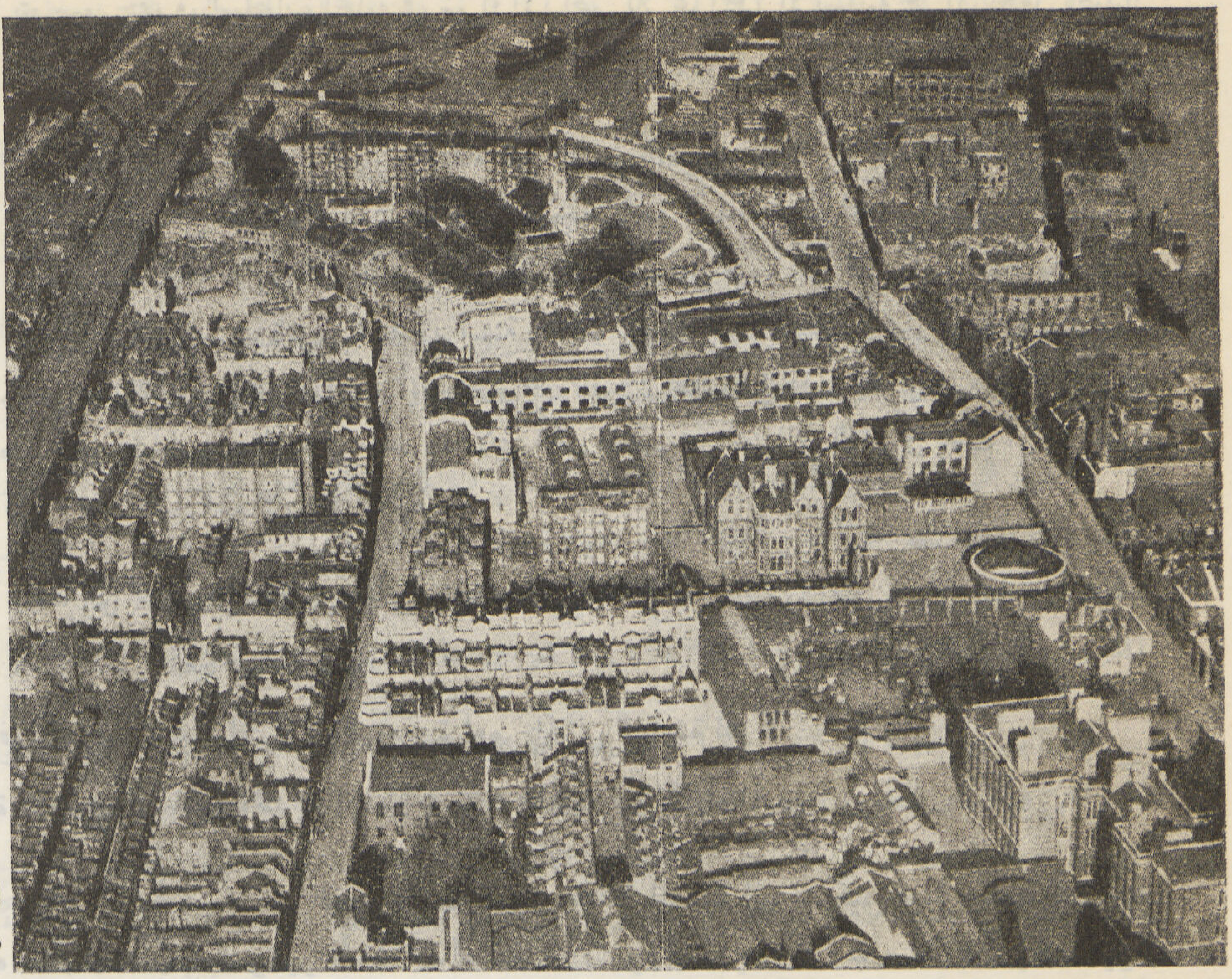
(٤) مراعاة ما يتبقى من المدد المحددة إذا أريد نزع الملكية قبل انتهاء المدة

و – هيئة التخطيط العامة – قدمت اللجنة اقتراحات مختلفة بالنسبة إلى تشكيل هيئة سلطة التخطيط العامة. وأحد هذه المقترحات أن يعين وزير للمنشئات العامة بدون وزارة ويعاونه رجال ممتازون إخصائيون بالحالة الاقتصادية يعرضون عليه اقتراحاتهم لدراستها. ويأخذ الوزير الجديد سلطة التخطيط من وزير الأشغال وتخطيط المدن ويشرف على مشروع حقوق الانشاء. وترى اللجنة أن يكون اختيار أعضاء هيئات التخطيط وحقوق الانشاء والتعمير على نمط هيئة (لجنة أضرار الحرب) برئيس دائم وأعضاء ممتازين بخبرتهم بالحالة العامة والاحتياجات الصناعية واستغلال الأراضى لضمان إيجاد إدارة فنية وتكون المسئولية الوزارية والاشراف البرلمانى عن طريق إعطاء الوزير السلطة في توجيه اللجان المذكورة .

ويشمل التقرير ملحوظات المستر جيمس بار وعدم موافقته على وجهة نظر زملائه فيما يتعلق بتقدير الأراضي واستبعاد الزيادة الناشئة عن الحاجه إليها وكذلك المشروع المقترح عن زيادة الضرائب السنويه لمدة محدودة قيمة المواقع . وقد شغل نشر التقريرين بال الجمهور ، حتى أن البرلمان وافق على إنشاء وزارة خاصة لرعاية التخطيط والرغبة ملحة فى توحيد هذه المواضيع الحيوية من اختيار مواقع الصناعات وشق الطرق الرئيسية ومد القوة الكهربائية لاستعمالها فى الاضاءة والصناعة والمحافظة على منظر المناطق الطبيعية الجميلة فى الريف .

وفي ٢١ سبتمبر سنة ١٩٤٢ أجاب وزير الأشغال والتخطيط عن سؤال في مجلس العموم قال :

اعتمد البرلمان بعض توصيات لجنتي سكوت وأثواط وذلك بأن صدق في شهر يوليو الماضى على قانون تخطيط المدن والقرى لسنة ١٩٤٣ والذي يخول السلطة لهيئات التخطيط العامة وللوزير حق الاشراف على تخطيط جميع أراضى المملكة خصوصا فى فترة الانتقال وعلاوة على ذلك فقد صرحت الحكومة بقبولها توصيات اللجنة فيما يتعلق بتملكها جميع الأراضى التى سيتناولها مشروع المنشآت الجديدة والبحث جار في تحضير القوانين الخاصة بذلك . كما صرحت الحكومة بموافقتها على مبدإ لجنة أثواط فيما يتعلق بمنع إنشاء المنشئات التى قد يعترض على



الجزء الشرقي من تخطيط
مدينة لندن (القديم)

بقائها مستقبلا واعتبار أسعار ٣١ مارس سنه ١٩٣٩ كأساس لتقدير التعويضات. أما باقي توصيات لجنة أثواط فهي تحت الدراسة والبحث.

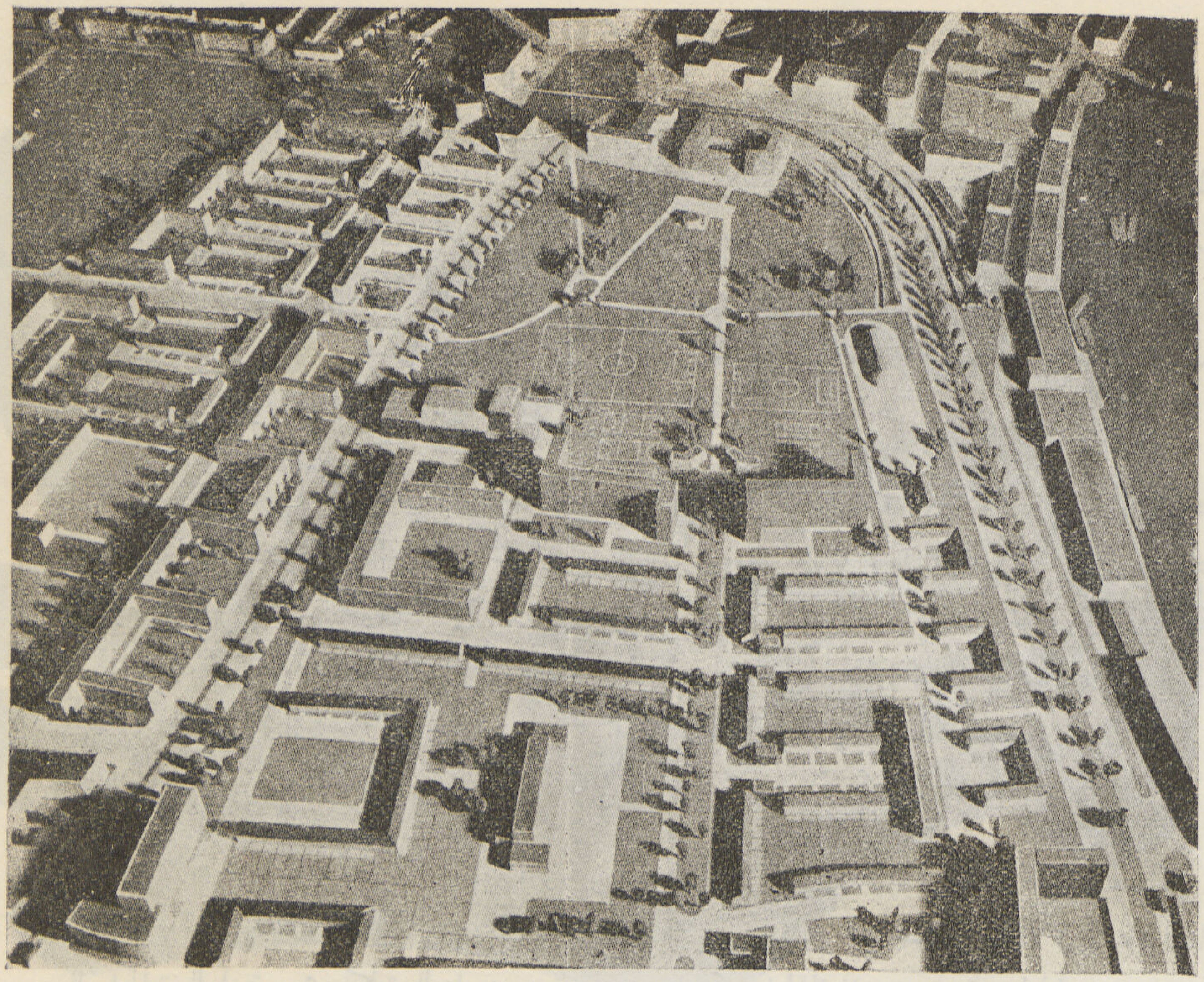
٤ – مشاريع المساكن

أخرجت بلدية لندن من منشئات المساكن في الفترة الواقعة بين الحرب العظمى والحرب الحالية مايشهد لها بالفخار. وكذلك حذت حذوها بعض البلديات الأخرى وماتم عمله من المساكن كان من نوعين :–

(١) مساكن جديدة أنشئت على أنقاض مساكن الأحياء غير الصالحة للسكنى

(٢) مساكن أنشئت خارج المدن على أراض جديدة.

ا – مشاريع لازالة وإعادة بناء الاحياء غير الصحيه – ففي النوع الأول من المساكن أزيلت مباني الأحياء غير الصحية، ونشأت على أنقاضها مبان جديدة. فأساس المشروع هو إعادة الانشاء ولقد نفذته بلدية لندن في إحياء جانبها الشرقي وفي بيرمندسي واستيني وبوبلار وايزلنجتون وفي جرينتش فكانت المساكن تهدم



الجزء الشرقي من تخطيط
مدينة لندن (الحديث)

جملة ثم تخلى المواقع تماما وتنشأ الطرق وتمد مرافق المجاري وما نحوها حسب التخطيط الجديد وتنظم الحدائق والمتنزهات والملاعب الرياضية والمدارس وغيرها من المنافع العامة ولضيق المساحة بالنسبة لكثرة عدد السكان أخذت المساكن نمط العمارات .

ب ـ المساكن الجديدة ـ وفى النوع الثاني من المساكن كانت الأراضي أفسح من الأولى ، فاشترت السلطات المحلية منها القدر الكافى وأنشئت عليها أحدث المباني حسب التخطيطات الحديثة بواسطة الاخصائيين من المعماريين ونشأ من هذا النوع من المساكن العدد الكبير حول لندن وبرمنجهام وليفربول وغيرها في بلاد انجلترا الكبيرة وقد نشرت بلدية لندن نشرات تفصيلية لهذه المشاريع .

حـ ـ العمارات أو الفيلات ـ تدور الآن المناقشة حول نوع المساكن الواجب على السلطات المحلية إنشاؤها عندما تعود الظروف إلى حالتها الطبيعية وللموضوع رأيان .

الرأى الأول : يفضل سكنى الفيلات بحدائق بعيداً عن وسط المــدن

الرأي الثـاني : يفضل سكني العمارات قريباً من مكان العمل .

ولكل رأي مزايا وعيوب ومن المنتظر أن يشمل التعمير والانشاء هذين النوعين من المساكن. ومن الأرجح أن الاقدام على سكني الشقق المكيفة الهواء فى المدن سيزداد خصوصاً مع تسهيل سبل الوصول إلى الحدائق العامة والتمتع بهواء الريف الطلق. فليستعد إذن المخططون والمعماريون لممارسة النوعين من المساكن ومن المنتظر أن ماينشأ من المساكن سيكون نمطه الداخلى أعلا منسوباً مما كانت عليه الحــالة من قبل . ومسألة الخدم ستراعي فى التصميمات وسيعمل على التوفير فى الأيدى العاملة من جميع النواحى .

وفى مشاريع المساكن التي تقوم بها السلطات المحلية أو الشركات ، سيكون من السهل ادخال التدفئة فى المساكن بطرق مختلفة ، وتقليل نفقات استعمالها سيكون عن طريق توصيلها لمجموعات كبيرة متجاورة من المساكن وسيعمل على إيجاد الطرق الفنية . وستشمل مشروعات المساكن الحــديثة في المدن أمكنة الملاهي والتسلية والملاعب الرياضية، والملاجيء التي تترك فيها الأمهات أطفالهن وقت انشغالهن بالعمل. وسيعني بالرياضة كما كان الحال دائماً فى انجلترا ، وبتحسين حــالة المساكن وترتيبها ترتيباً منظماً سيمكن من زيادة عــدد مناطق التسلية الرياضة البدنية ، وسيزيد إقبال الجمهور على مزاولتها بدل الاكتفاء بمشاهدتها .

ومشروع المساكن المزمع انشاؤه فى بريطانيا سيحوى من ثلاثة ونصف مليون مسكن تبنى فى ظرف عشرة أعوام . وقد حدث عقب نهاية الحرب الماضية نفس الدعوى التي نسمع بها الآن لاعادة البناء والتعمير ولكن السلطات العامة وشركات البناء عجزت عن مداركة الحالة فلم ينتج رغم مابذل من جهد أكثر من بناء ٨٠٠ مسكن سنة ١٩١٩ وأقصى ماأمكن انشاؤه كان فى سنة ١٩٣٧ وقد بلغ عدد ماأنشيء ٣٥٠٠٠٠ مسكن . وقد بلغ أن اتخذت الحكومة الحالية حيطتها لملافاة ذلك فاحتفظت شركات البناء بثلث عدد موظفيها وبذلت الهمة فى إعداد مشاريع التعمير لتنفيذها متي حان الوقت . وطلب من السلطات المحلية شراء الأراضى وهى جارية في وضع برنامج لحيازتها لكى يمكن تنفيذه فى بحر عام متى سمحت الظروف . وفى هذه الفترة يجدر بالجميع حسن التفاهم والشعور بأن رفع المستوى المعمارى يقضى بتقوية حاسة الملاحظة .

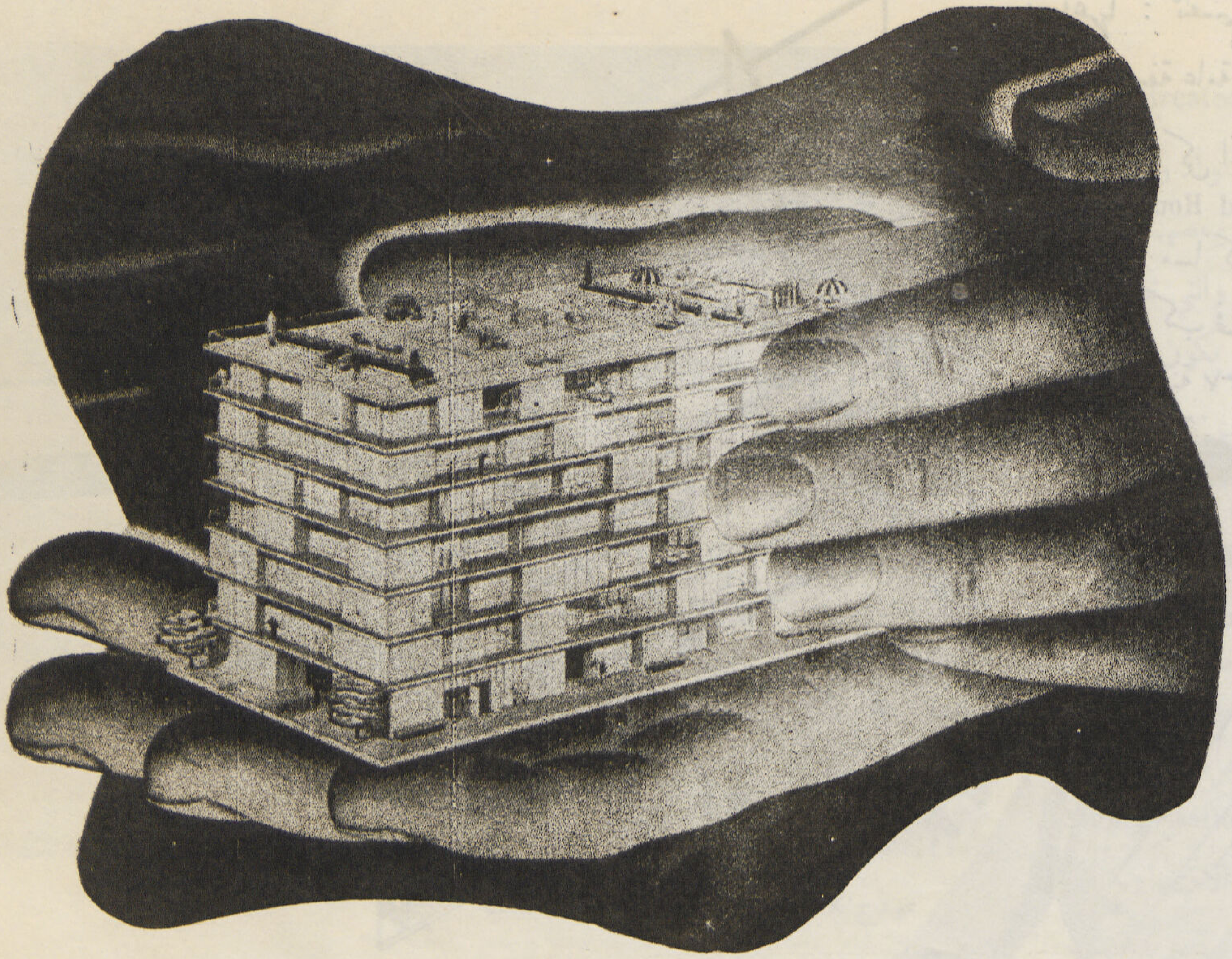
ويجب اعتبار كل مسكن كوحدة من المشروع العام للملكة ولا يخفى ما كان لانجلترا من المركز الممتاز بين دول العالم من جهة تنسيق المساكن وجمالها الفنى ، ولئن كانت العناية بالمساكن فى فترة المائة عام الماضية دون مستواها السابق نجد أنه لو وجدت الروح المعمارية لأمكن للبــلاد أن تعود إلى الحصول على مركزها السامى بين الدول .

المهندس المعماري

هـ. كنرال

المبانى الاقتصادية المجهزة

وأثرها فى حل أزمة المساكن
للطبقات المحدودة الدخل



للدكتور سيد كريم

بحث مقدم إلى لجنة
إنشاء المبانى الاقتصادية المجهزة

إن الفكرة الأساسية من المباني الاقتصادية المجهزة هو تحقيق أكبر عدد ممكن من الاحتياجات الأساسية التي ربطت العمارة بالصناعة الآلية، والتى يمكن حصرها فيما يلى :.

١) (الاقتصاد في الوقت) سرعة الأنشاء .

٢) الاقتصاد في التكاليف .

٣) الاقتصاد فى اليد العاملة – تقليلها إلى الحد الأدنى .

٤) الاقتصاد فى مصاريف الصيانة .

٥) سهولة الانشاء مع امكان الفك والتركيب (عامل التنقل)

٦) رفع المستوي الفنى (العزل ـ المنافع ـ النجارة ـ الخردوات الخ)

٧) رفع المستوي الصحي للمسكن والساكن .

٨) رفع مستوي المعيشة الاجتماعي .

٩) زيادة المتانة والمقاومة وتخفيض الاستهلاك .

١٠) المقاومة للعوامل الطبيعية المؤثرة (الجو ـ الحشرات) عامل الدوام .

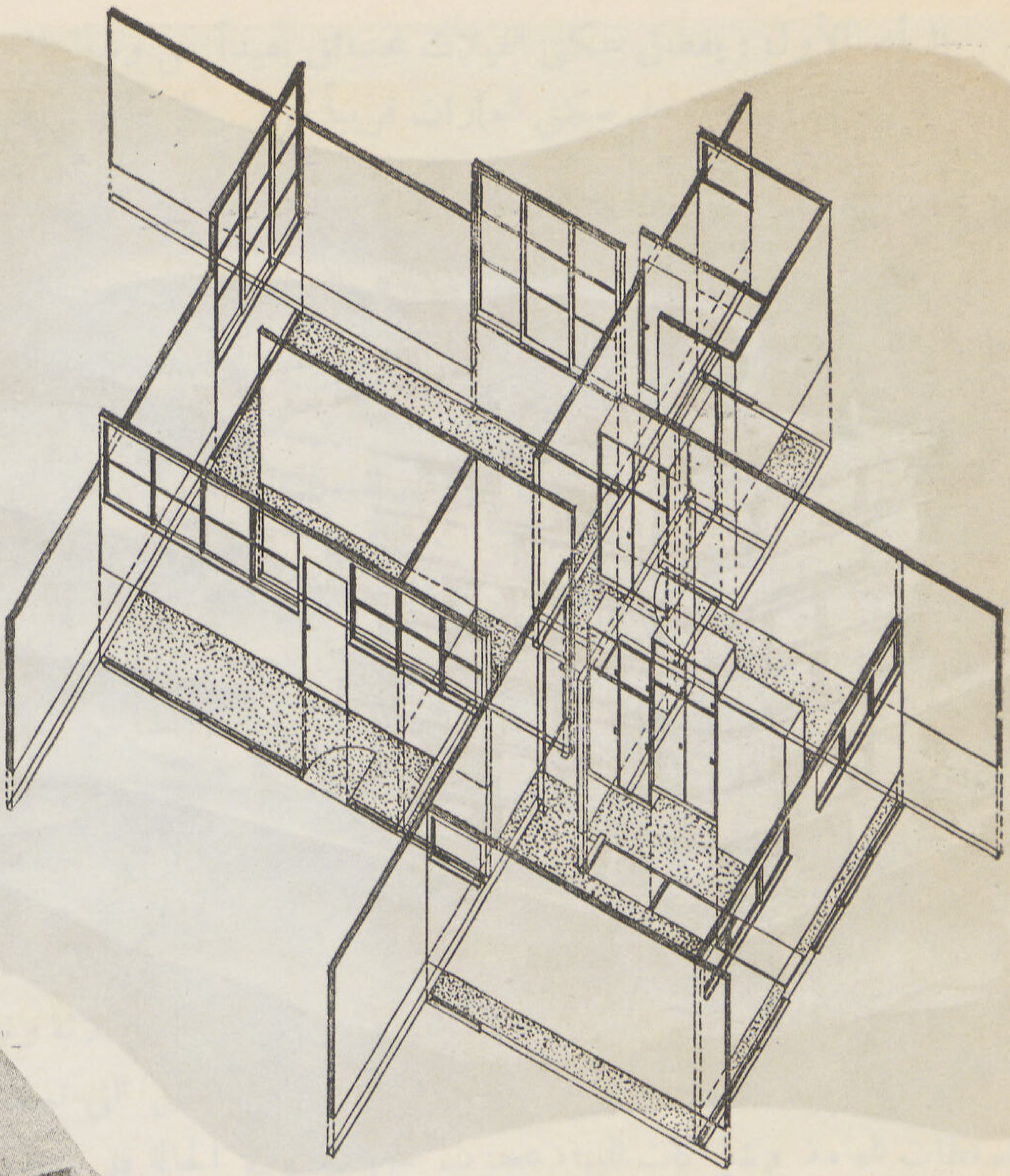
ويتوقف مدى صلاحية أى نوع من الأنواع التي أمكن ابتكارها أو يراد استعمالها على مدى تحقيقها لأكبر عدد من تلك الاشتراطات .

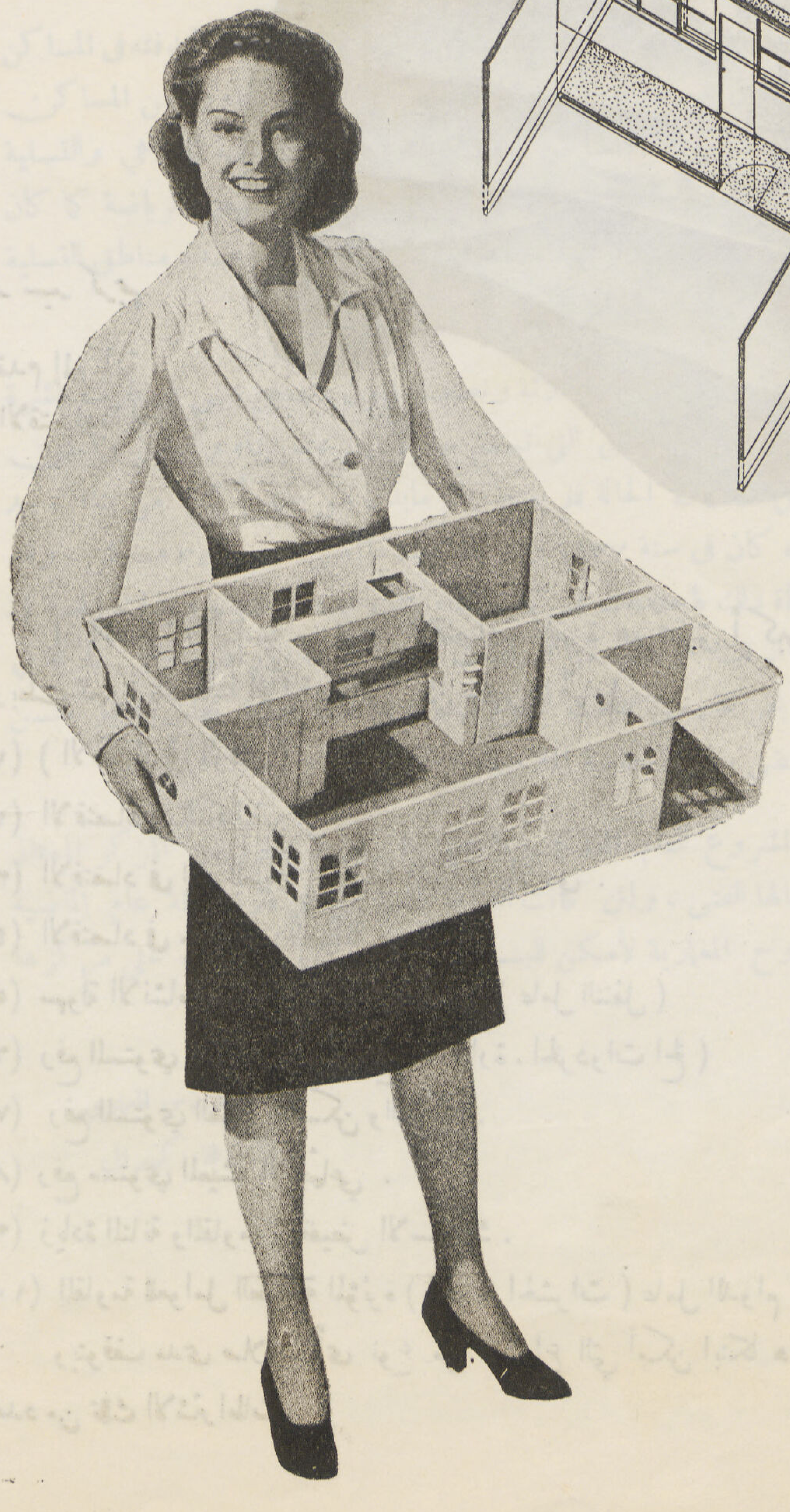
أنواعها : تنقسم المباني الاقتصادية الجاهزة بصفة عامة الى خمسة أقسام : -

أولا - المساكن الجاهزة وهي نوعان

Prefabricated Houses

ا) مساكن تصنع أجزاؤها فى المصانع وتركب فى الموقع وقد تمكنت المانيا فى سنة ١٩٣٧ من ضرب الرقم





القياسى في انشاء بيت من هذا النوع مكون من خمسة حجرات فى يومين .

ب) مساكن تصنع بأكملها فى المصنع وتنقل في الموقع وقد ضربت أمريكا الرقم القياسي في سنة ١٩٣٨ فى انشاء عدة مساكن فى الينو احتاج تركيب المسكن المكون من خمسة حجرات بما في ذلك الأثاث والتوصيلات ٨ ساعات .

ثانيا - الانشاء الجاهز

Prefabricated Construction

انشاء المبنى من أقل عدد ممكن من الوحدات الجاهزة التى تجهز فى المصانع وتنقل الى الموقع وتسيطر مشتركة على أكثر مايمكن من هيكل المبنى ومكملاته .

ثالثا ـ المواد الجاهزة

Prefabircated Materials

الانشاء بواسطة المواد والأجزاء الجاهزة الغير مرتبطة ببعضها والغير مقيدة ببعضها في الانشاء والتي تلعب فى الانشاء الجاهز دورا قد يكون كليا أو جزئيا للاقتصاد في نواحي معينة .

رابعا ـ التجهيز في الموقع

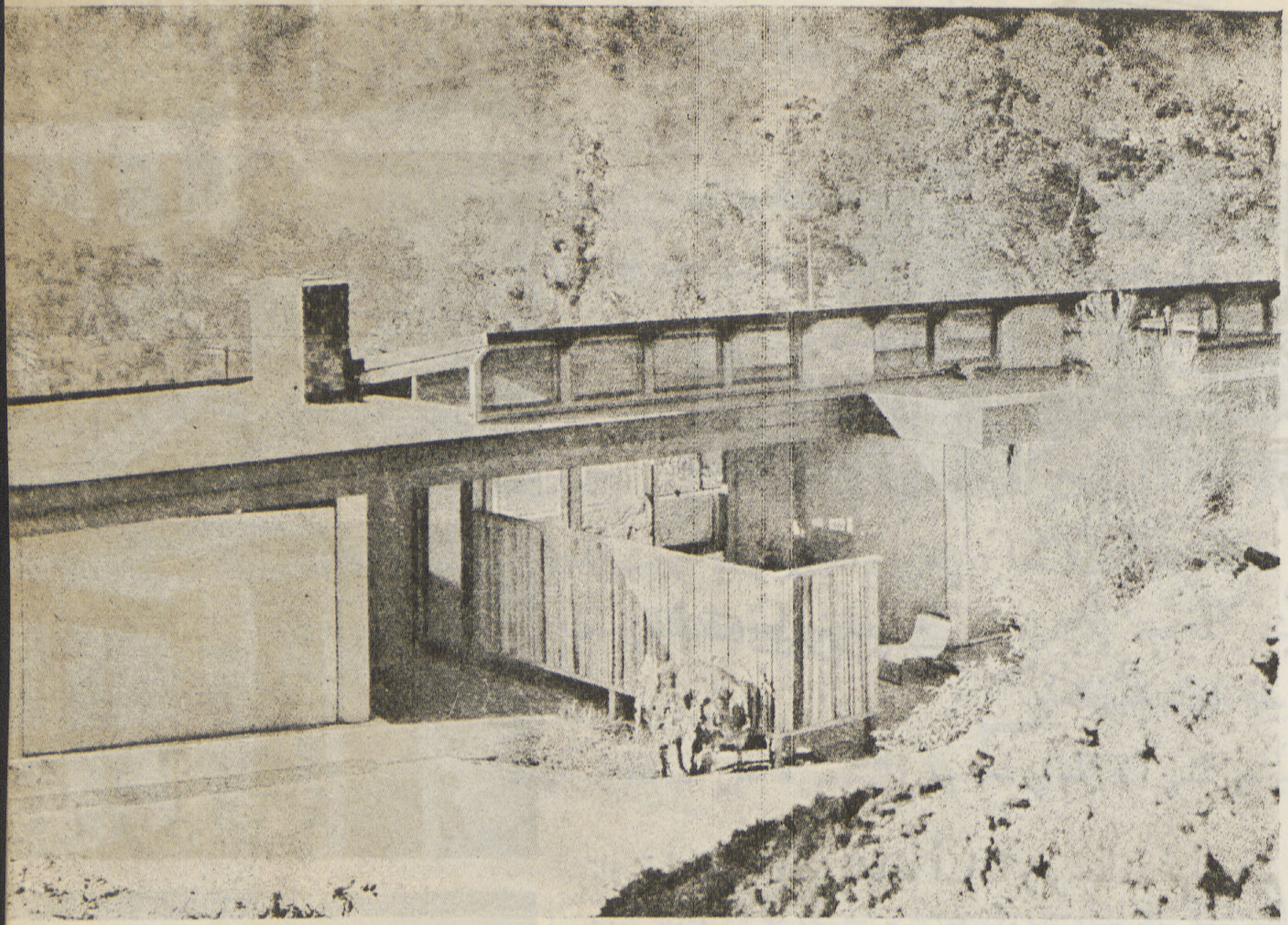
(Local) Site Prefabrication

انشاء المبني من وحدات جاهزة تجهز فى الموقع نفسه .

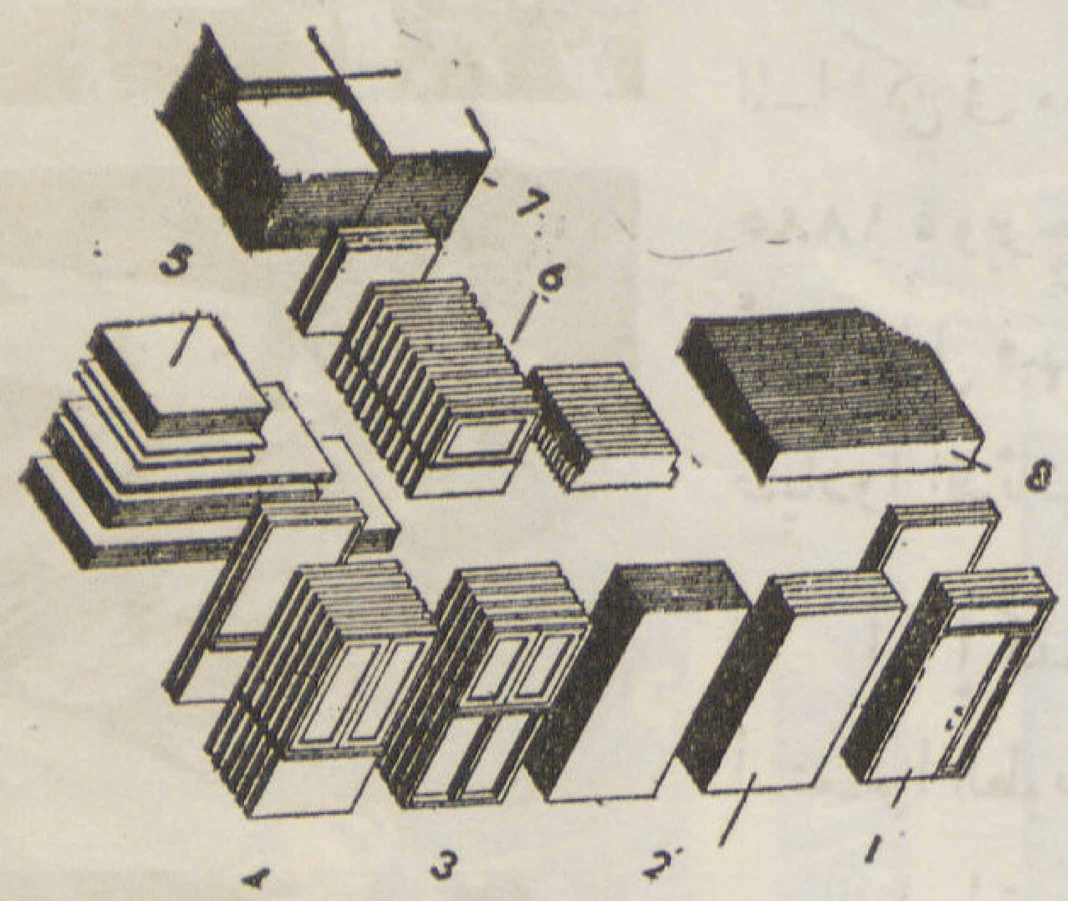
خامسا ـ الوحدات الجاهزة

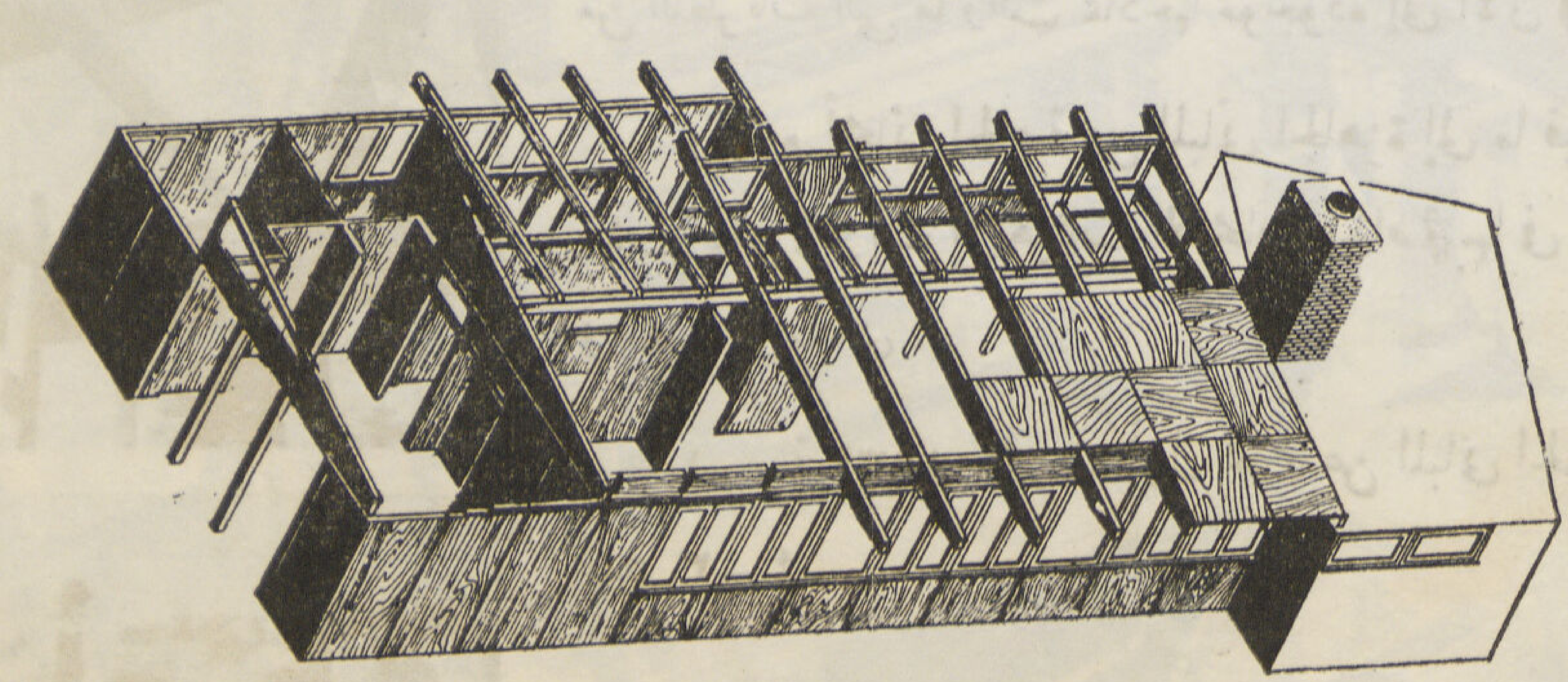
Standarisation

أو السيطرة الآلية الاقتصادية على وحدات المبنى من نجارة وأرضيات وخردوات وتحقيق انتاجها بنظرية الجملة من ناحية التكوين في التصميم أو الانتاج .



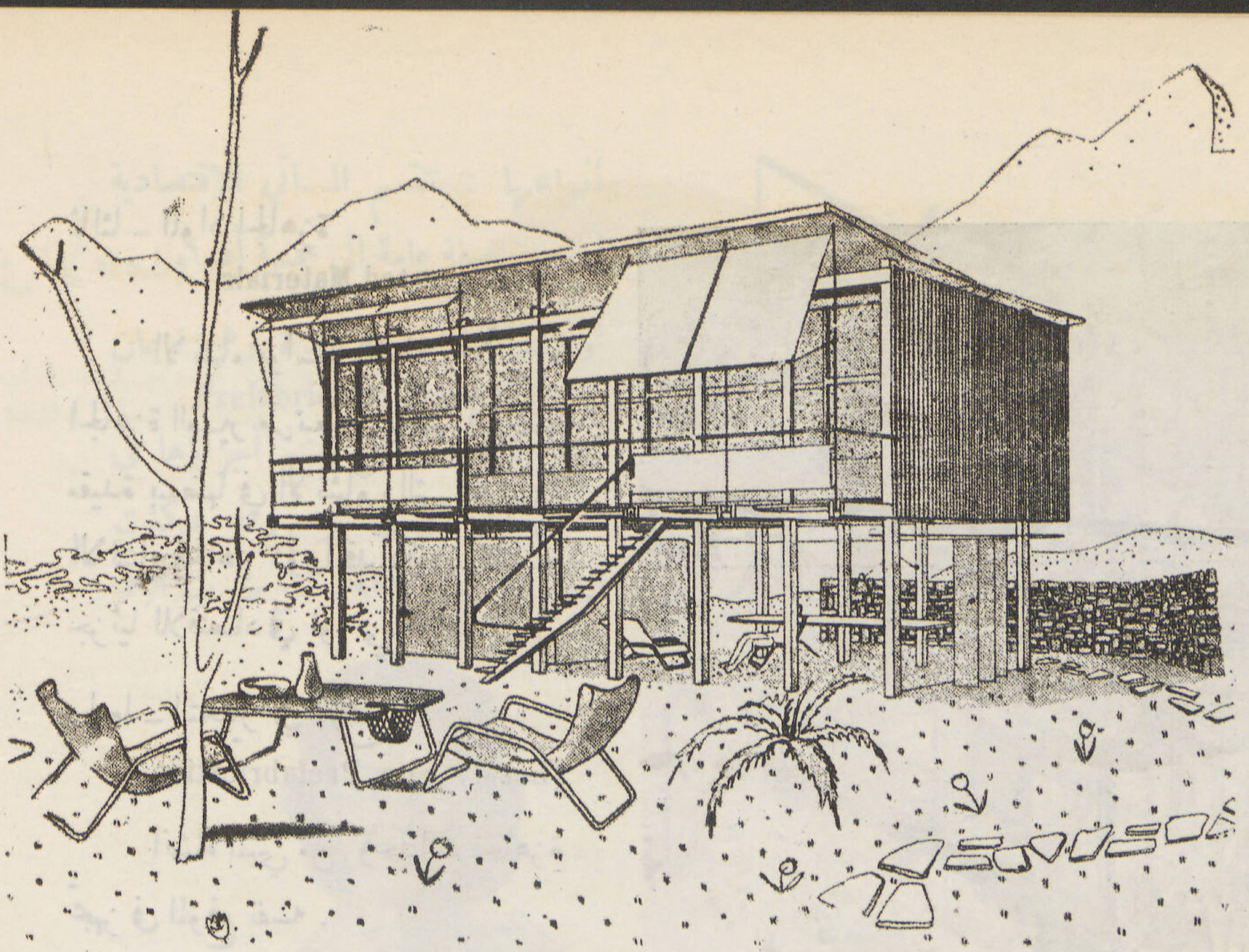
نموذج للانشاء الجاهز من الوحدات الخشبية





أغراضها :

يرجع تاريخ الانشاء الجاهز إلى الأغراض الأساسية التي كانت عاملا في ظهوره، فالمباني الجاهزة كوحدة كاملة يمكن الرجوع بتاريخها إلى القبائل المتنقلة بأنواعها. فكل شعب مهاجر وضع نواة البيت المتنقل من آلاف السنين، كخيام البدو وأكواخ العبيد وعربات الغجر، ثم تحولت إلى الوحدات المتنقلة في الحروب سواء من المباني للمعسكرات المتنقلة ولمساكن القيادات والمستشفيات وغيرها. ولذا فلا يمكن بالضبط تحديد

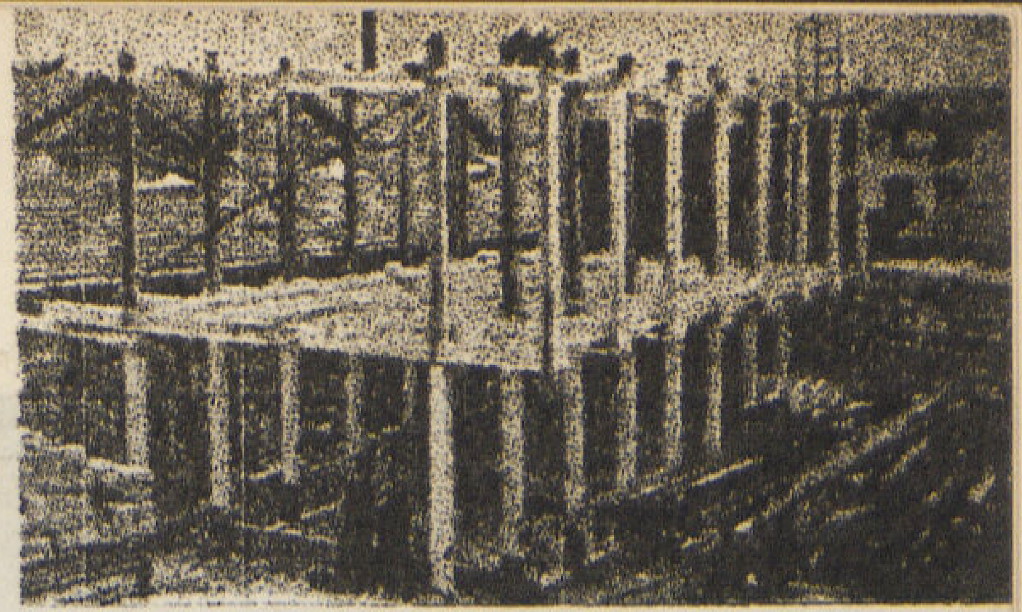


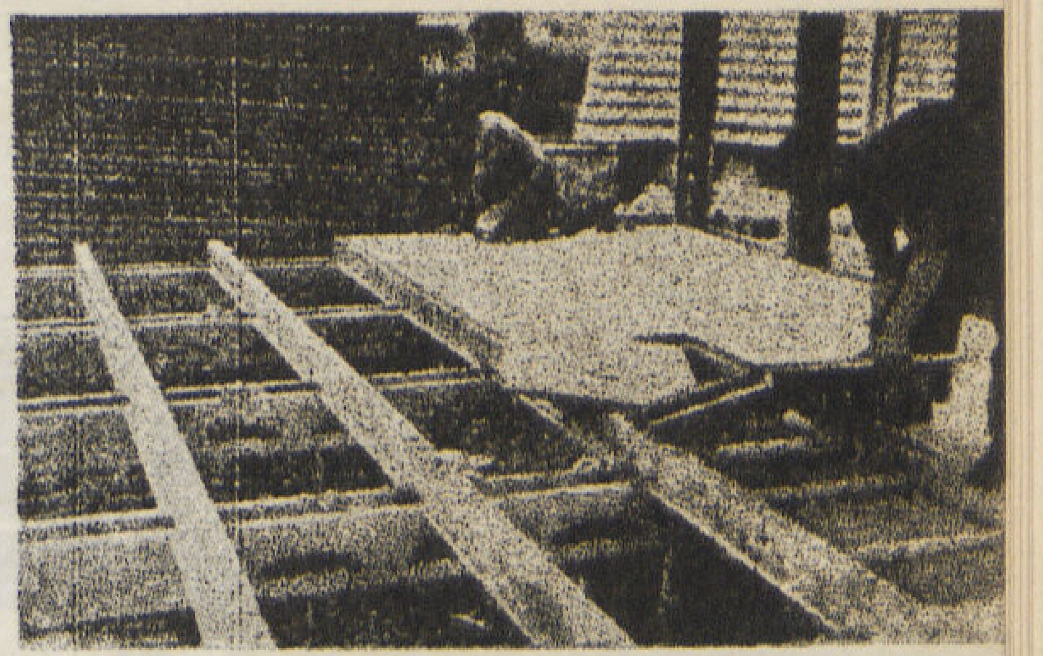
تاريخها الذى يمكن إتخاذه أساسا ومرجعا، رغم أن جميع المؤلفات التى صدرت عن المساكن الجاهزة حاولت كل منها أن ترجع بتاريخ نشأتها إلى نوع وتاريخ ثابت ، فرجعت بعضها بتاريخها إلى سنة ١٨٧٢ حيث توصلت بعض المصانع الألمانية في إنشاء نماذج من البيوت المتنقلة ذات وحدات الحوائط التى تفك وتركب وكانت تعمل من ألواح الخشب والصاج وذلك لاستعمالها بواسطة البعثات الاستكشافية إلى أمريكا وأفريقيا للبحث عن المناجم ، ثم سنة ١٨٨٥ لبعثات المشروعات الزراعية وغيرها وما زال هناك نموذج من تلك المساكن فى مصر نفسها بالقرب من أسوان ، كما ذكر فى مؤلفات أخرى أن تاريخ نشأتها يعود إلى سنة ١٨٨٥ ، ويرجع الفضل فيها إلى السويد في مناطق الغابات وقطع الأخشاب، وذكرت بعض المراجع الأمريكية أن الفضل فيها يرجع إلى كندا حيث أبتكر المهندسون نماذج من المساكن الخشبية المتنقلة ليستعملها صيادوا الذئاب والدببة في المناطق القطبية وهكذا .

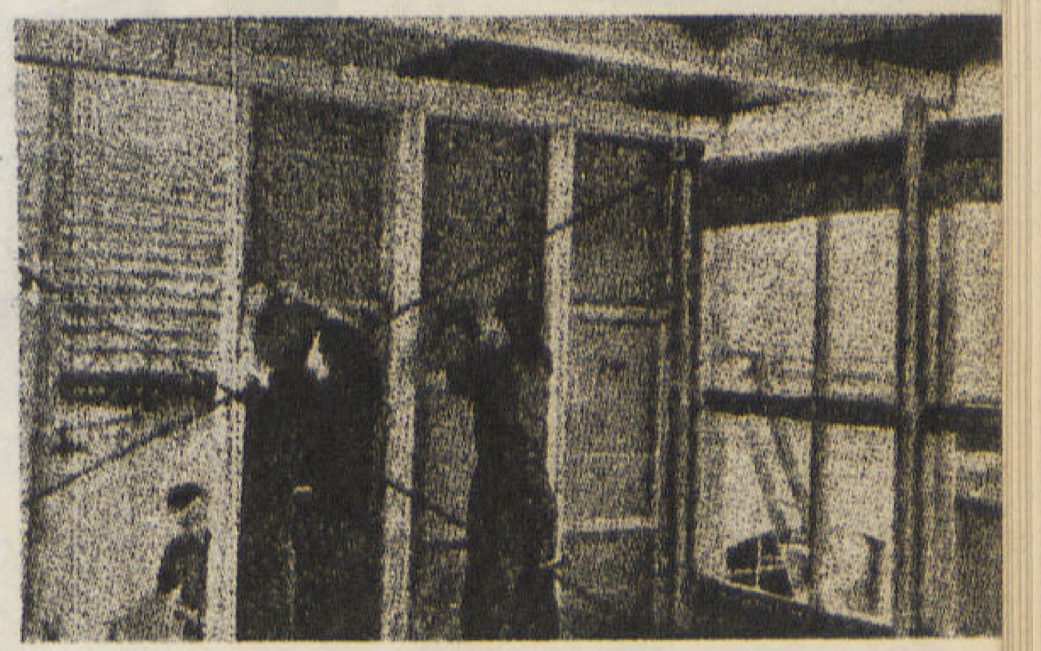
أما إكتشاف الانشاء الجاهز أو الوحدات الجاهزة فيرجع إلى القدماء المصريين أنفسهم حيث أستعملوا الطوب في البناء وهو أول مادة فى الانشاء الجاهز ثم بلاطات الأسقف الجرانيت وكثير غيرها من النظريات التى ما زالت نماذجها موجودة إلى الآن في عدد كبير من المبانى الأثرية القديمة .

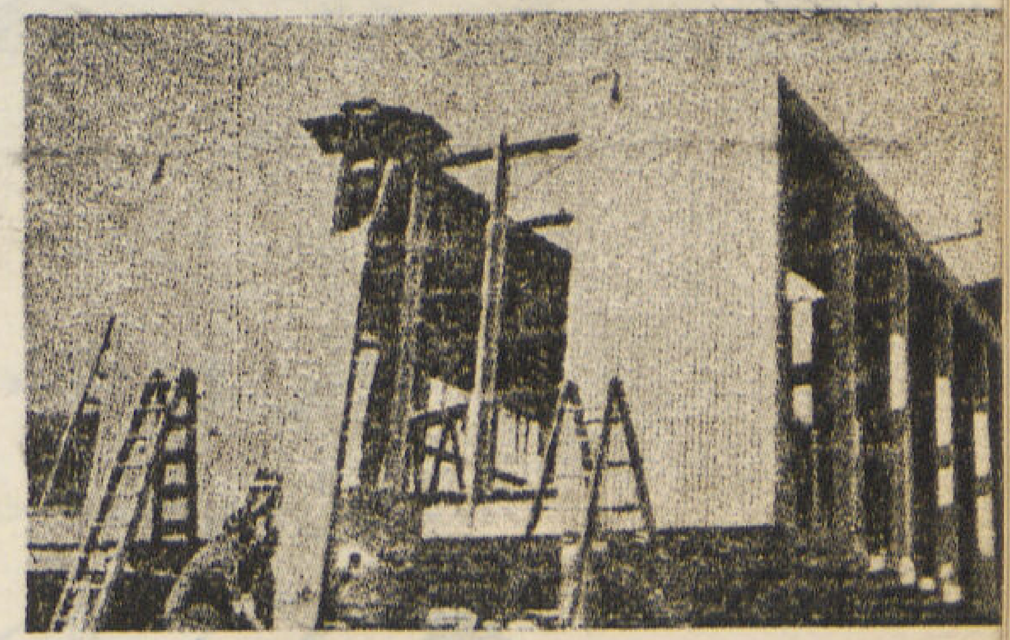
وترجع أبحاثى الخاصة عن المبانى الجاهزة إلى ما قبل الحرب الأخيرة أثناء إقامتي في سويسرا والمانيا وقمت بعدة زيارات إلى هيئات الابحاث الخاصة بها فى المانيا وتشكسلوفاكيا ويمكن تلخيص تتبع دراستها في مصر إلى ما يأتي : .

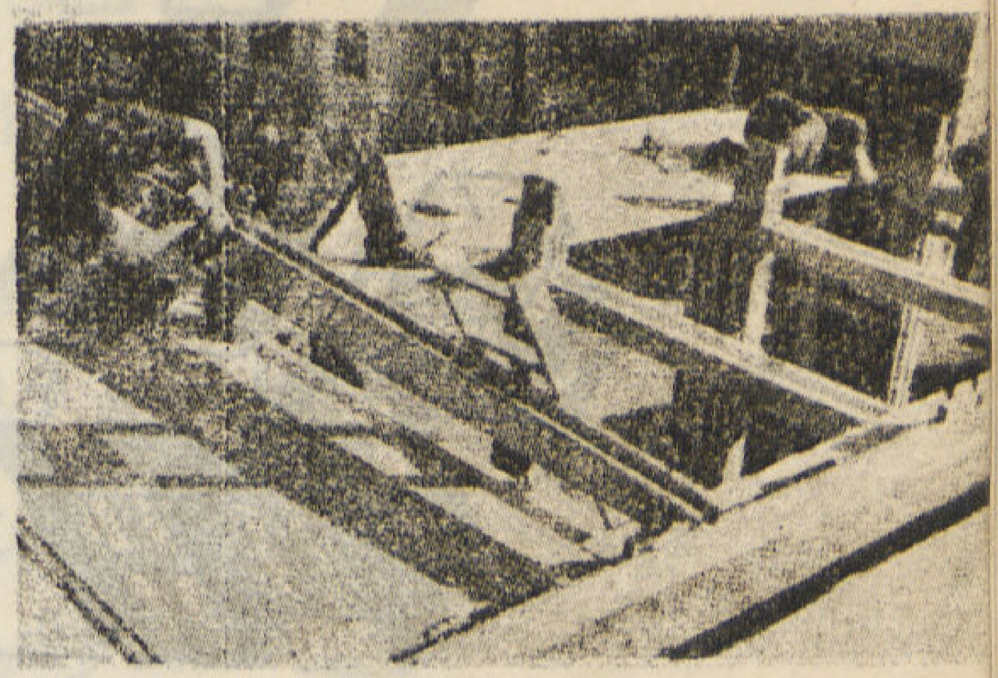
١ . سنة ١٩٣٩ نشرت أول بحث عن المبانى الجاهزة وطرق الانشاء الجاهز وتطوره في مجلة العمارة عدد ٣ - ٤

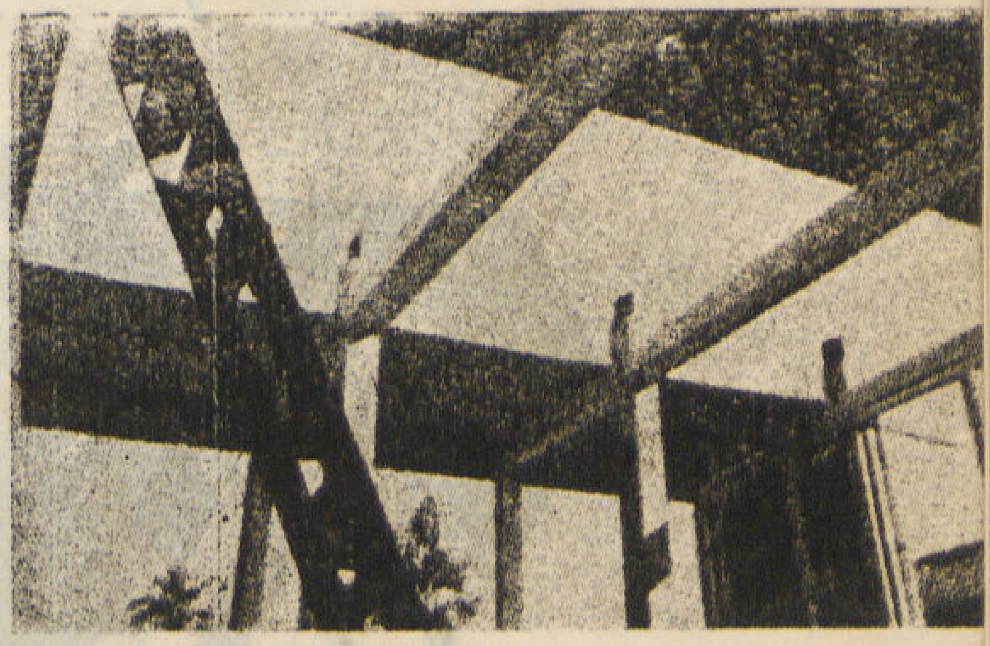












٢ ـ سنة ١٩٣٩ قمت بعمل عدة أبحاث عن إستعمال المباني الجاهزة والانشاء الجاهز لانشاء المستشفيات المتنقلة ومباني الطوارىء لايواء أهالي القرى التي خربتها الحرائق والمستشفيات الرمدية لتحل محل الخيام وقدمت مذكرة بخصوصها إلى وزارة الأشغال .

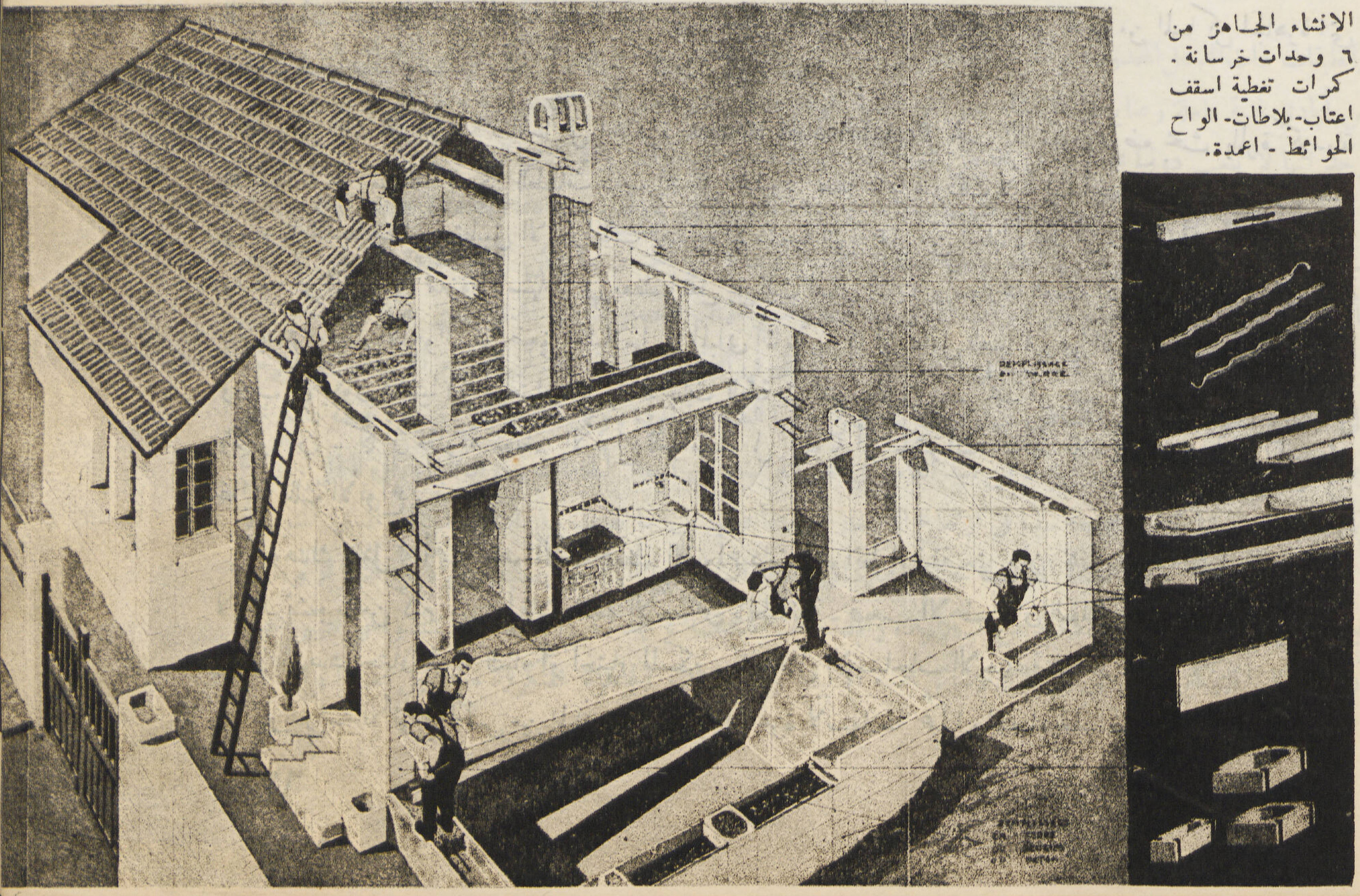
٣ ـ سنة ١٩٤٠ وضعت تصميم مستشفى كامل ومتنقل باستعمال وحدات كاملة للحوائط مع إستعمال قش الرز وقشوره وساس الكتان لعمل الألواح العازلة وقد أرسلت تصميماته إلى وزارة الحربية وعملت عدة تجارب عنها .

٤ ـ سنة ١٩٤٠ قمت بعمل رسومات ونماذج مماثلة للقيادة البريطانية لانشاء وحدات المستشفيات المتنقلة ونفذ أول نموذج منها في مرسى مطروح ونشرت تفاصيله في مجلة العمارة .

٥ ـ دراسة تطبيق المساكن الجاهزة والانشاء الجاهز لشركة وادي كوم أمبو مع القيام بزيارات عملية لزيادة أقسام الأبحاث الخاصة بالانشاء الجاهز بكل من تشكسلوفاكيا وفرنسا وايطاليا وانجلترا وقد أنتهت الدراسات بالوصول إلى إستعمال طريقة معينة من الانشاء بادرت الشركة بعد الانتهاء من الدراسات الخاصة بالمقايسات والتكاليف بشراء الآلات الخاصة وستبدأ في تعميم تلك الطريقة خلال هذا العام .

٦ ـ دراسة إمكان إستعمال الانشاء الجاهز لشركة المباني الحديثة «الشمس» لحل مشكلة السكن وإنشاء العمارات السكنية للطبقات ذات الدخل المحدود .

٧ ـ القيام بدراسة نفس المشروع لشركة الانشاءات السورية والحكومة السورية لتطبيقها في مدينة دمشق الجديدة وقمت بزيارة عدة دول على حساب الشركة المذكورة لعمل الأبحاث اللازمة والتى يمكن الرجوع إلى نتائجها وتتفق مع ما تم دراسته لشركتى وادي كوم أمبو والشمس .



الانشاء الجاهز من ٦ وحدات خرسانة . كمرات تغطية اسقف اعتاب ـ بلاطات ـ الواح الحوائط ـ اعمدة .

وقد مكنتني تلك الدراسات من الاطلاع ومراجعة جميع النماذج التي أبتكرت المساكن الجاهزة أو الانشاء الجاهز في العالم ، كما قمت بزيارة ما وجد منها أنه يستحق الدراسة والمشاهدة عمليا حتى يمكن التوسع في بحثه لاستغلاله في مصر بعد مراجعة إمكان إستغلاله اقتصاديا وعمليا متمشيا مع ظروفنا الاجتماعية والجوية وخامات البلاد الرئيسية بعد عمل المقارنات الخاصة بالتكاليف والمقايسات وأجور النقل والعمال والمواد .

ويمكن تلخيص تلك الأبحاث الخاصة بموضوع المباني الجاهزة فيما يلي :

لقد بدأ الاهتمام بالانشاء الجاهز والمساكن الجاهزة بصفة ملحة خلال كل من الحربين العالميتين الأولى والثانية لانشاء المساكن المتنقلة والوحدات العسكرية والصحية بانواعها وبعد الحربين مباشرة لحل أزمات السكن التى تلى الحروب حلا مؤقتا إلى أن يأخذ التعمير مجراه الطبيعي، ولذا فانه رغم الدعاية الكبيرة التى عملت المساكن الجاهزه بعد الحرب الأولى مباشرة والتى تشابه إلى حد كبير الدعاية التى بدأت بعد الحرب الثانية فقد طوي النسيان تلك الدعاية الأولى ونسيها الناس بعد مرو خمس سنوات على الحرب وبقي استعمال بعض نماذجها قاصرا على الشركات المتنقلة لابحاث المناجم وأبحاث الغابات والمنشئات العمرانية في خطوات تنفيذها الأولى والمنشئات العسكرية بصفة عامة .

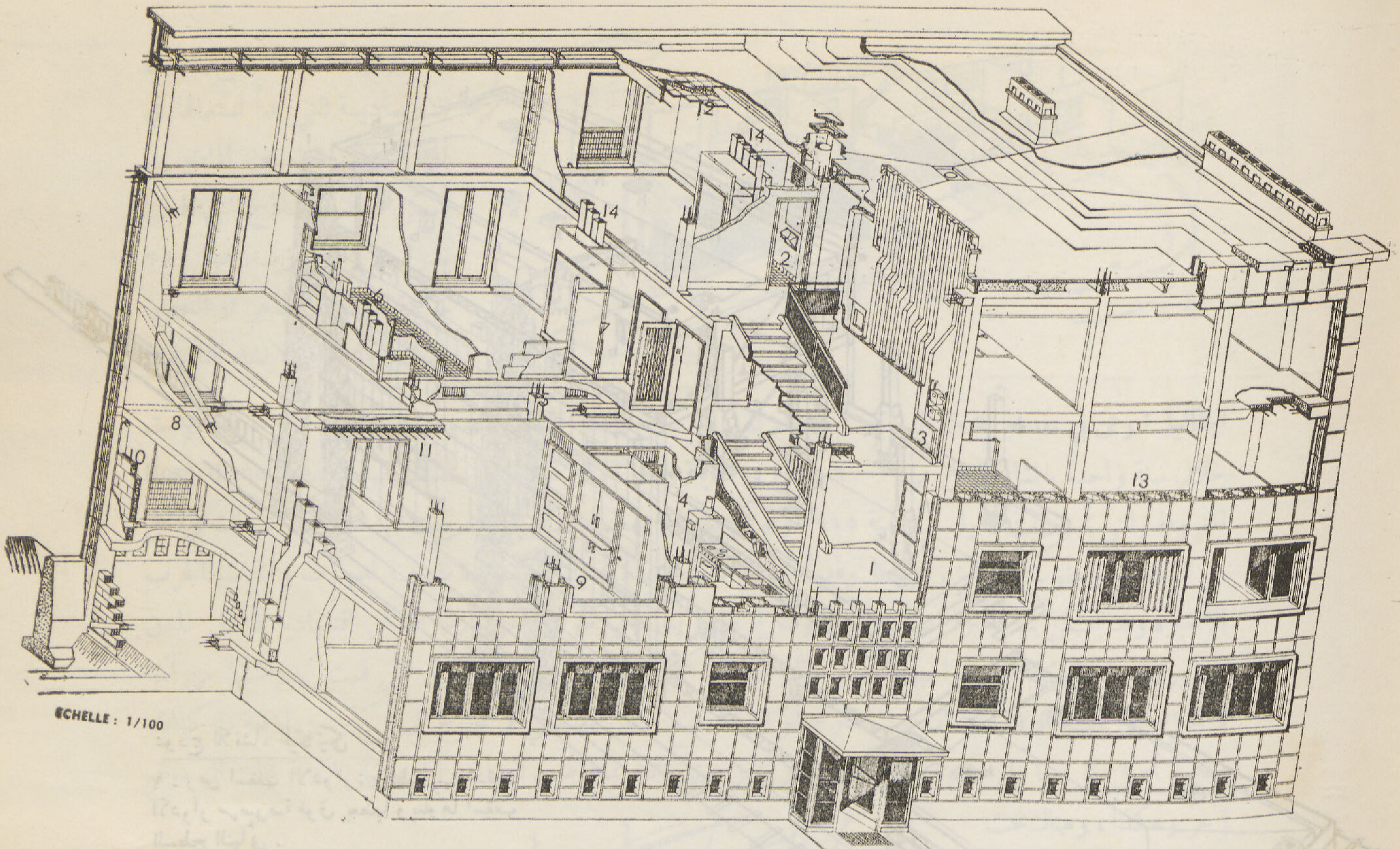
وإذا رجعنا إلى ما سجل منها خلال الحرب العالمية الأولى وبعدها نجد أنها لا تقل عن ١٢٠ نوعا لم يبق منها بعد إنتهاء الحرب ببضع سنوات إلا ثلاثة أو أربعة بقيت تتخبط بين التجارب الانشائية والأبحاث تثبت صلاحيتها للبقاء بجانب المباني الثابتة ولكى تأخذ طابع الانشاء الدائم .

كما يقدر عدد ما سجل منها خلال الحرب العالمية الثانية وفي الفترة التى تلتها مايقرب من ١٤٠٠ طريقة للبناء الجاهز، أنتهى معظمها بأنتهاء الحرب أو بانتهاء أزمة المساكن مؤقتا في بعض الدول وأنتقلت من سوق التعمير بالدول التي سجلت فيها إلى حيز الدعاية الخارجية حتى تتمكن الشركات من توزيع ما تبقى لديها من المساكن الجاهزة التي أعدت نفسها ماليا وصناعيا وتجاريا لانتاج كميات كبيرة منها .

ومن ذلك نجد أن فكرة المساكن الجاهزة **Prefabricated Houses** يجب ألا تكون موضع بحث بالمرة كوسيلة إقتصادية لحل مشكلة السكن للطبقات ذات الدخل المحدود بصفة عامة ، وذلك لأنه إذا أخذنا كل نموذج على حدة وحاولنا تحديد صلاحية تطبيق الاشتراطات العشرة الأساسية التى عمل من أجلها ، نجد أن معظمها لا يفى بأكثر من واحدة أو اثنين منها. فميزة الاستهلاك في معظمها تقل عن ثلث المباني الثابتة وأسعارها الفعلية إذا أريد استغلالها اقتصاديا ستزيد في معظم الأحوال عن ضعفى مثيلاتها في المبانى الثابتة . كما أن عامل الصيانة وهو الذي يلعب دورا محسوسا ويجب أن يكون قياسيا في الاختبار ليفي باحتياجات الطبقات المتوسطة فى مصر نجد أن جميع الأنواع بصفة عامة لاتفى بالأغراض - كما أن مقاومة معظم الأنواع للعوامل الجوية أو الحشرات الناقلة للامراض ستعمل على استبعاد غالبية تلك الأنواع .

وهناك عامل له أهميته وهو الأمن فمعظم الأنواع ذات الحوائط الرقيقة حتى وان كانت قوية التحمل فانها سوف لا تجد تشجيعا من كثير من الطبقات لعدم الاحساس بالطمأنينة . فيجب ألا ننسي أن العقلية **Mentality** يجب وضع إعتبار لها عند اختبار طريقة البناء أو اختبار المسكن ، مثلها مثل الاحتياجات الاجتماعية للسكان.

وبدراسة الأنواع الخمس من المباني الاقتصادية الجاهزة لاستغلالها عمليا واقتصاديا لمساكن الطبقات المتوسطة



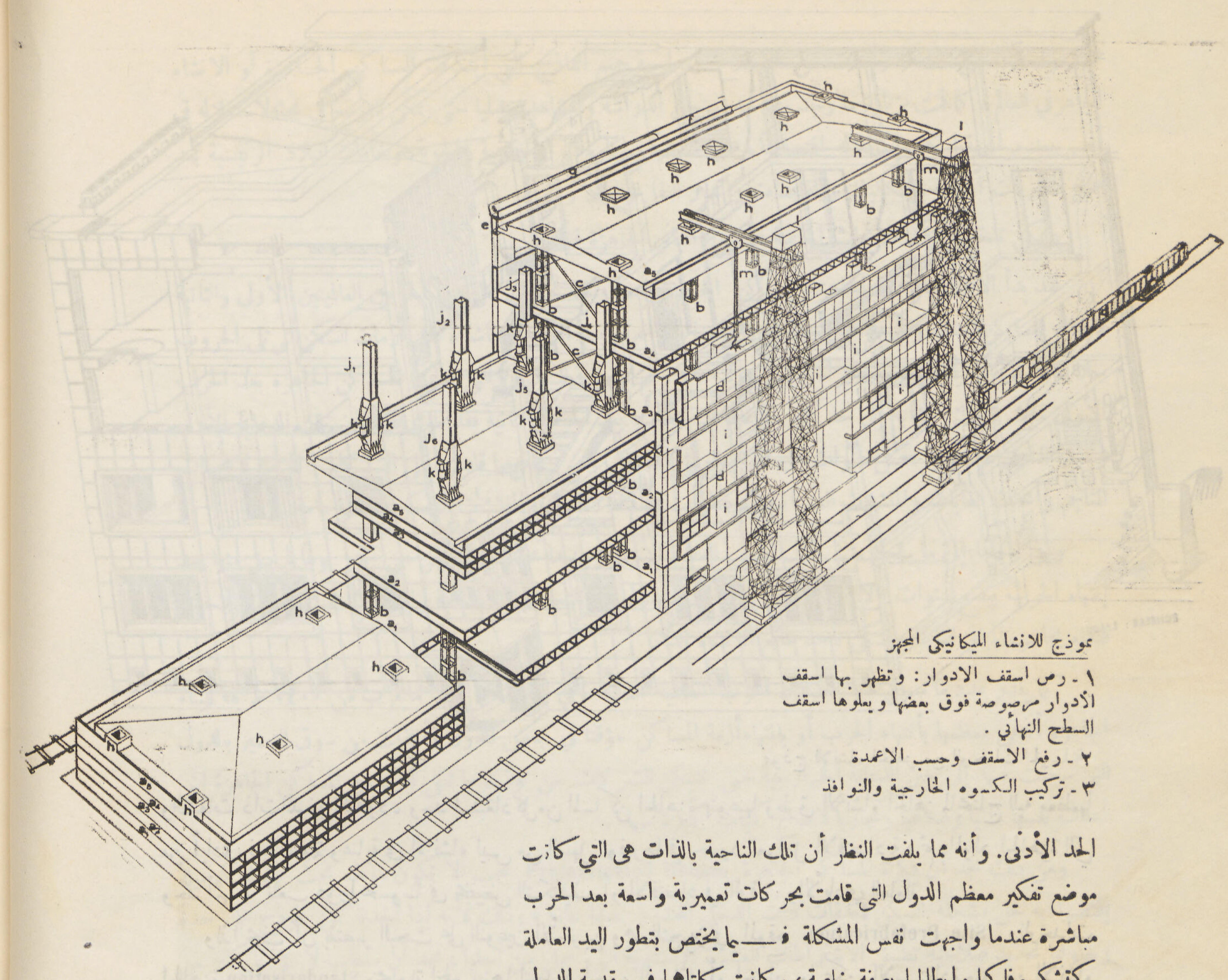
نموذج للانشاء الجاهز من الوحدات الخرسانة

والطبقات ذات الدخل المحدود ، وجد استبعاد كل من المساكن الجاهزة بنوعيها وطرق الانشاء الجاهز لما يحتاج اليه معظمها من أيادي فنية عاملة وعناية فى الانشاء ليس من السهل توفيرها في حدود العوامل الاقتصادية ، ثم المواد الجاهزة التي وجد أنها لا تلعب دورا محسوسا فى تخفيض التكاليف أو الاقتصاد في الوقت والأيادي العاملة .

ولذا يجب أن يقتصر البحث على النوعين الأخرين وهما التجهيز في الموقع **Site Prefabrication** والوحدات الجاهزة **Standarisation** ومحاولة الجمع بينهما لتحديد أحسن الوسائل أو اختيار ما يمكن الاستفادة منه من الانشاء بأنواعه للوصول إلى حل يجمع بين مميزات المبانى الجهزة واشتراطات التعمير الثابت الذي يتميز بصفة الدوام .

فاذا رجعنا الى العوامل الأساسية في ارتفاع أسعار المباني في الوقت الحاضر نجد أن العبء الأساسى فيه يرجع إلى ارتفاع أجور العمال مع انخفاض مستوى الانتاج من ناحية الكمية والجودة ، وهى الناحية التي تسيطر بصفة عامة على جميع نواحي النشاط في التعمير إبتداء من اليد العاملة في حركة البناء الى أسعار الخامات ومواد البناء الى النقل ... الخ إلى مدة التنفيذ مما كانت مجتمعة سببا فى ارتفاع الأسعار ارتفاعا فعليا الى ما يقرب من الثلاثة أمثال المباني المتوسطة

فاذا راعينا أن مباني الطبقة المتوسطة تختلف عن مبانى الطبقة الراقية من أن الأولى تسيطر عليها ناحية التكرار وتغلب فيها الناحية الانشائية - الاعتيادى - عن الكماليات والمصنعيات الدقيقة ، نجد أنه في مقدمة النواحي التى يجب أن يتجه اليها التفكير الفعلى هى استغلال وسائل البناء الآلية أو الوحدات الجاهزة المتكررة مع تقليل عدد أنواعها الى



نموذج للانشاء الميكانيكي المجهز

١ - رص اسقف الادوار: وتظهر بها اسقف الأدوار مرصوصة فوق بعضها و يعلوها اسقف السطح النهائي .

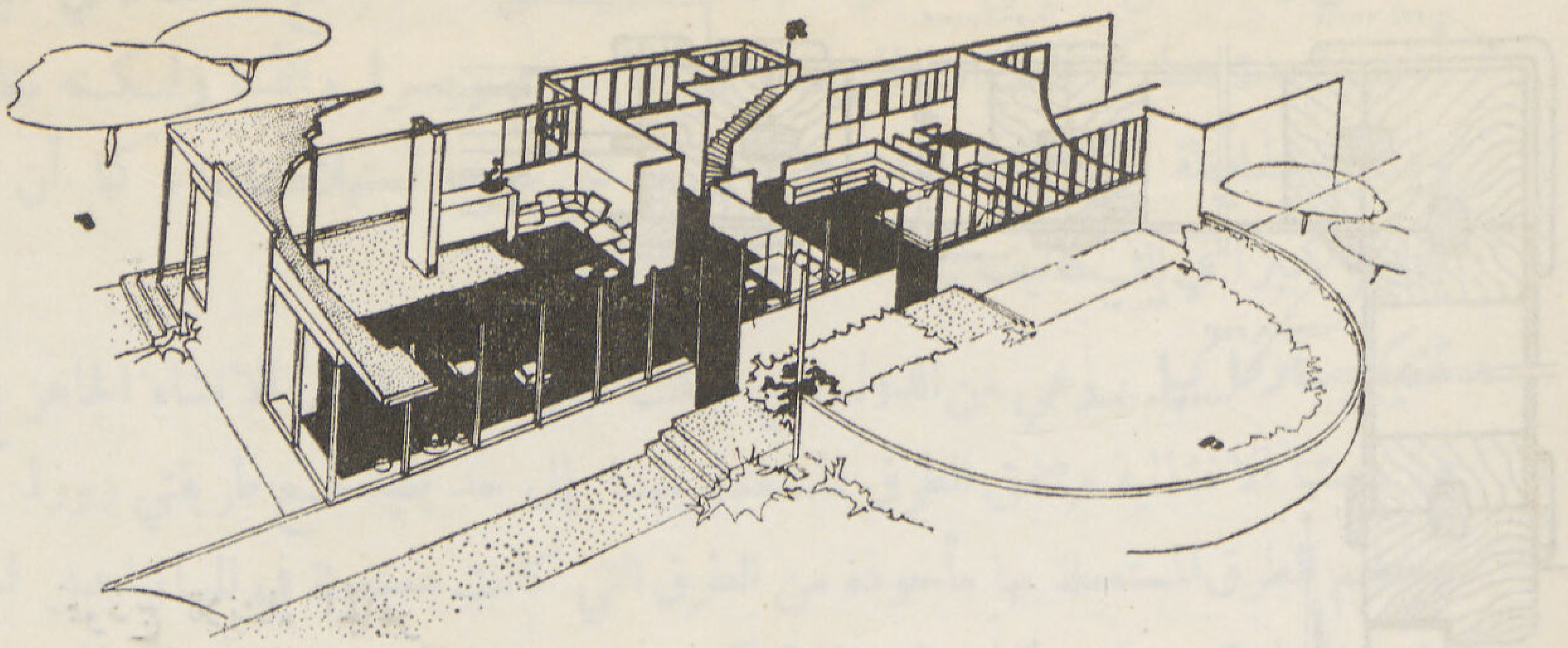
٢ - رفع الاسقف وحسب الاعمدة

٣ - تركيب الكسوه الخارجية والنوافذ

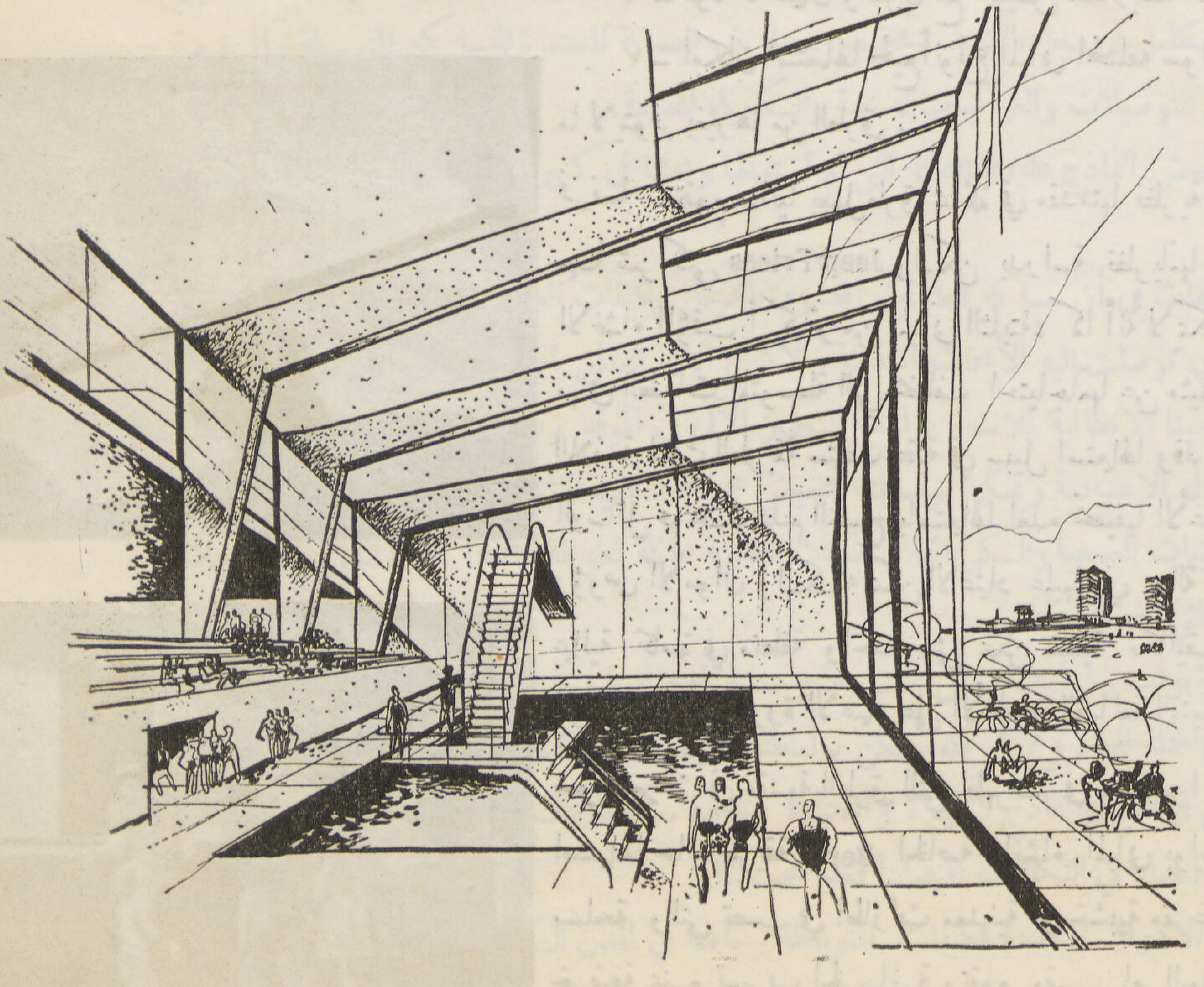
الحد الأدنى. وأنه مما يلفت النظر أن تلك الناحية بالذات هى التي كانت موضع تفكير معظم الدول التى قامت بحركات تعميرية واسعة بعد الحرب مباشرة عندما واجهت نفس المشكلة فيما يختص بتطور اليد العاملة كتشكسوفاكيا وايطاليا بصفة خاصة ، وكانت كلتاهما في مقدمة الدول التي قامت بحركة تعميرية واسعة للطبقات المتوسطة وسارت معظمها في طريق متشابه من حيث اختيار أحسن الوسائل التى حققت لها برنامجها التعميري .

ان اختيار أحسن الطرق لحل مشكلة مساكن الطبقات ذات الدخل المحدود لا يمكن الحكم عليها من دراسة أو مراجعة النظريات الجديدة للمساكن الجاهزة وما عملت لها من دعاية واسعة النطاق ، ولا في معارض المباني الجاهزة التي اقيمت لصالح كثير من الشركات الصناعية والتجارية ، بل بمشاهدة تلك المباني نفسها ومراجعة اعمال الشركات العقاريه التى لاتعتمد على الاعانات أو المساعدات الحكومية والتي تقوم بانشاء المباني السكنية كعملية تجارية اقتصادية بحتة واستغلالها بالايجار أي التي يهمها تخفيض التكاليف ما أمكن مع مراعاة قوة تحملها وصبغها بصبغة المباني الثابتة.

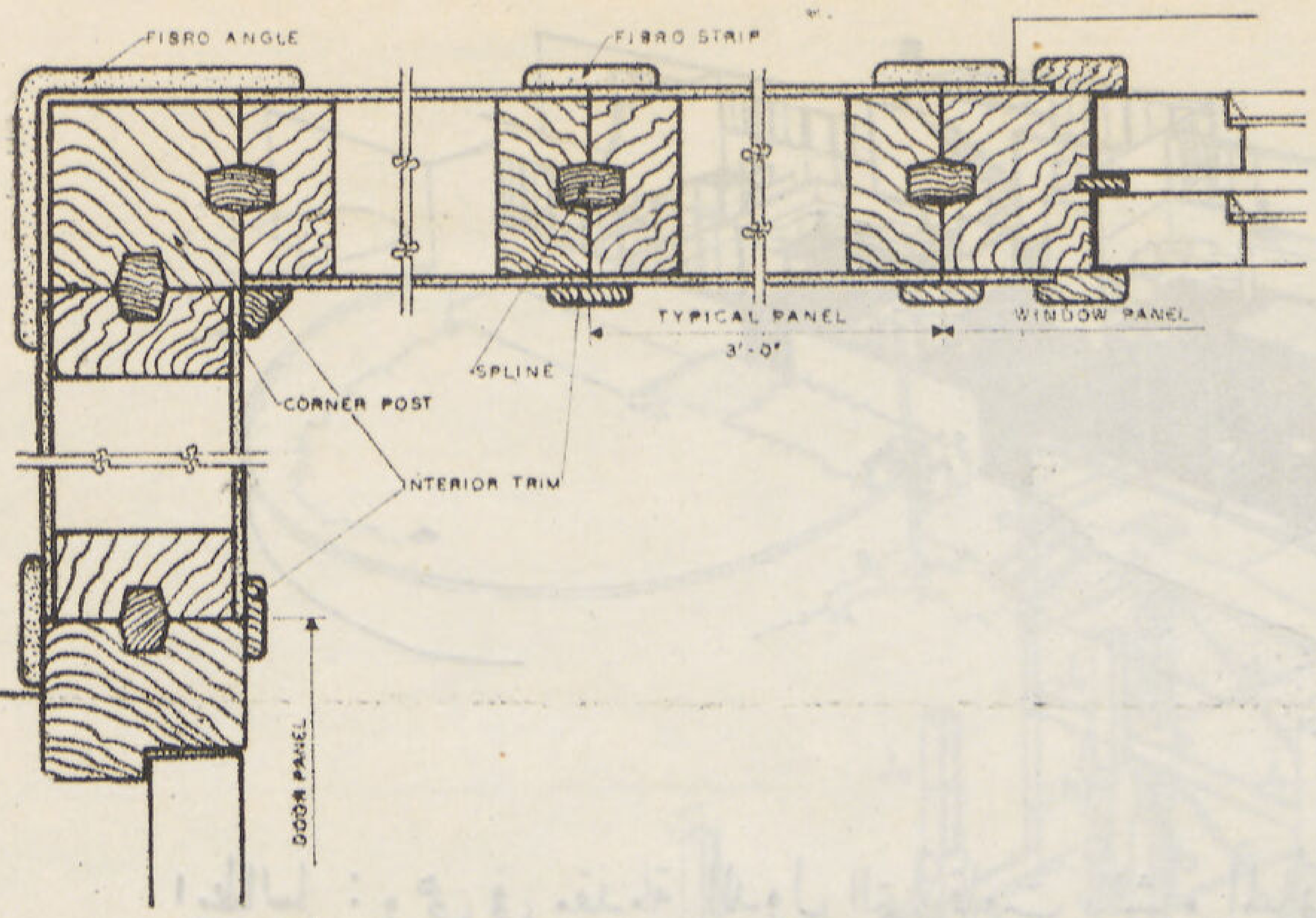
وبمراجعة النماذج والطرق الاقتصادية التي بدأ استعمالها في أوربا خلال العامين الماضيين أمكن غربلة النماذج التي قمت بدراستها والتي تزيد عن ٢٥٠ طريقة للانشاء الجاهز أو التجهيز الموضعي الى طرق الانشاء التالية :-



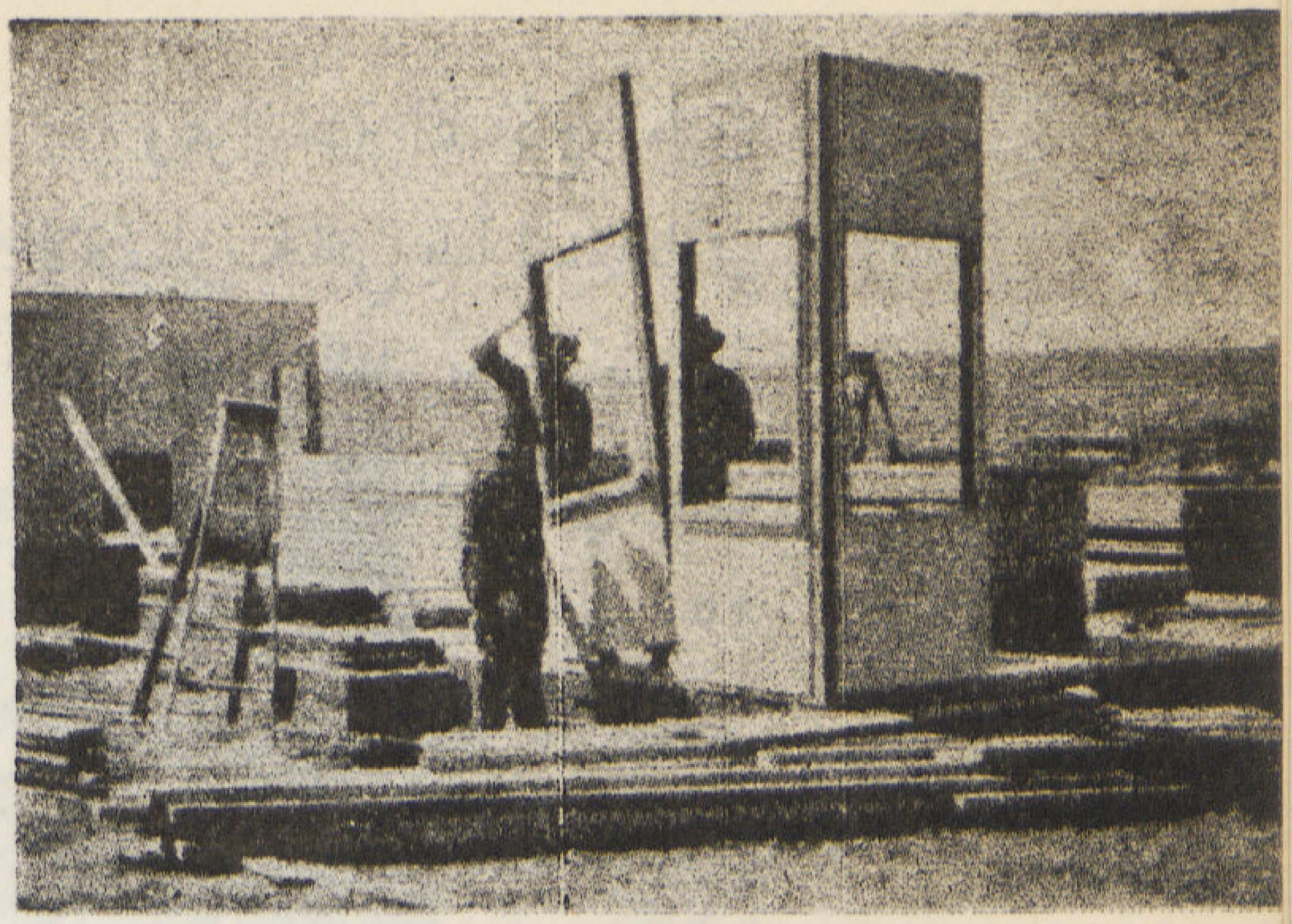
ايطاليا : وهي في مقدمة الدول التي قامت بانشاء المباني السكنية ذات الدخل المحدود على أوسع نطاق ، فقد قامت خلال سنة واحدة بانشاء ما يقل عن ٢٠٠٠ مسكن في مدينة واحدة وهي ميلانو واستعملت فيها طريقة Rosa Cometta المعروفة والتي استعملت لأول مرة سنة ١٩١٥ وتم تجربتها في معظم بلاد العالم وقد بنيت بها فعلا عدة عمارات في كل من الكونجو وجنوب أفريقيا وامريكا وقد أدخلت عليها عدة تحسينات جديدة نتيجة لتجارب وأبحاث الحرب الأخيرة وقد أمكن بها أخيرا انشاء عمارات وصل إرتفاعها إلى ثمانية طوابق لحل أزمة السكن اقتصاديا داخل المدن الكبيرة وهي المشكلة التي تواجهها مصر حاليا . وتمتاز تلك الطريقة عن جميع الطرق التي قمت بدراستها من أنها لا تحتاج إلى استيراد أى خامات من الخارج أو انشاء مصنع خاص بها فهي لا تحتاج الى أكثر من أربعة ما كينات صغيرة تحمل كل منها على سيارة وتنقل الى موقع العمل حتي اذا تمت صب القوالب الخرسانية اللازمة نقلت الى موقع آخر وهكذا ، وهناك بحث كامل عن تلك النظرية قامت به شركة كوم أمبو مع المقايسات اللازمة ومقارنة الأسعار وقد استعملت نفس الطريقة في عدة نواح من القطر المصري قبل الحرب الثانية في منطقة أدفينا وقبل الحرب الأولى فى مساكن الشكنات البريطانية بالاسماعيلية ولا زالت بعضها باقية إلى الآن .

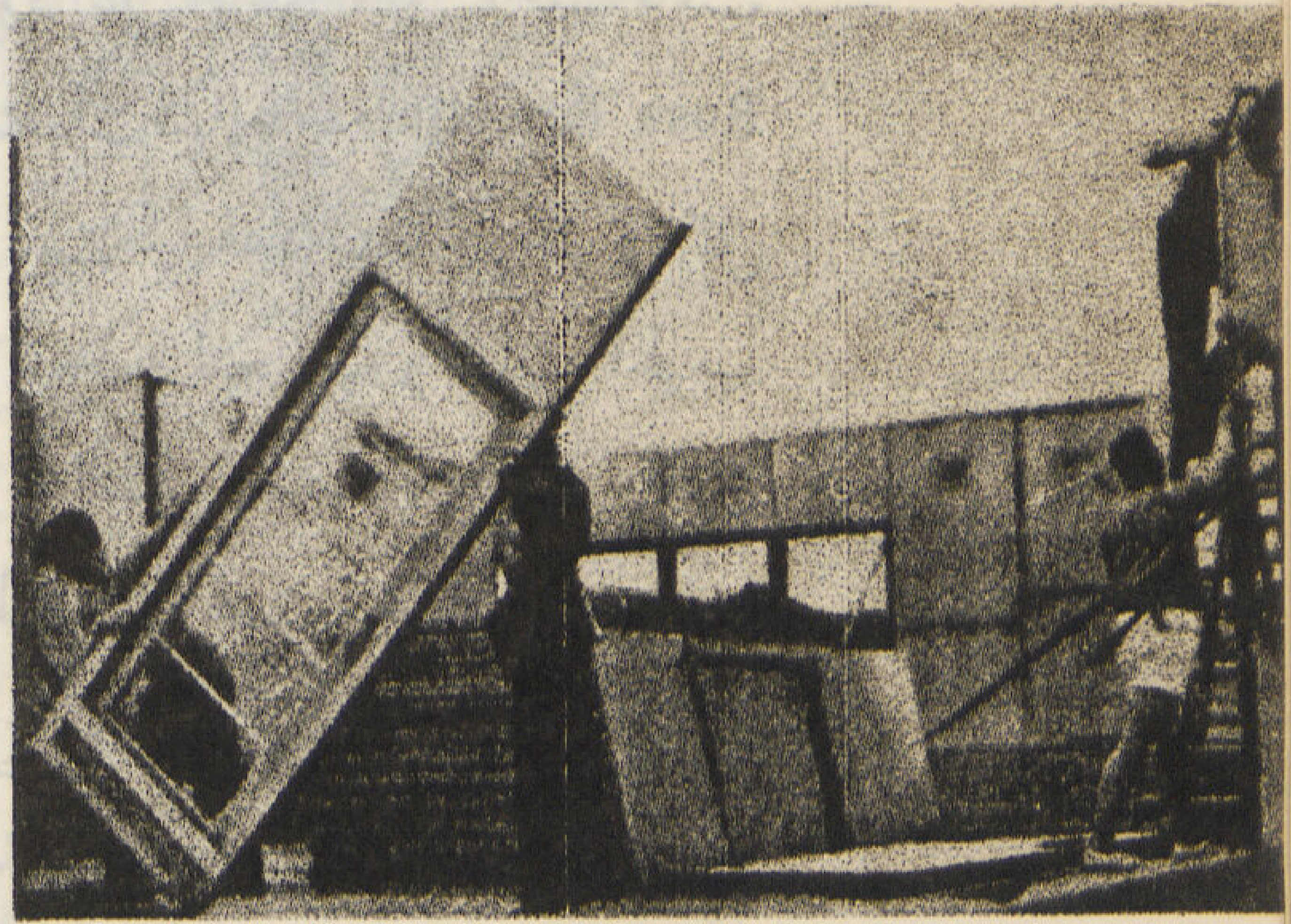


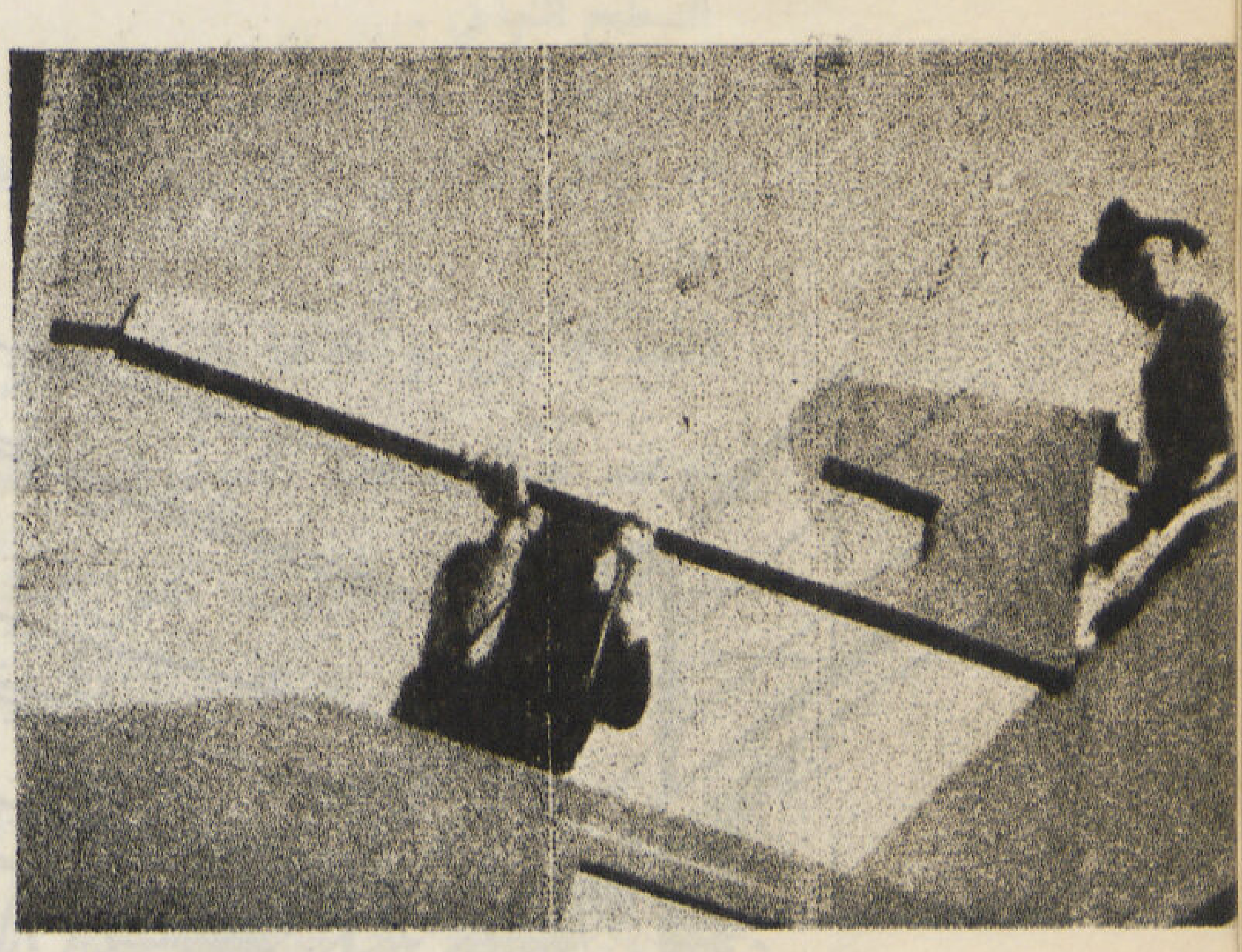
ويمكن تلخيص مميزات تلك الطريقة عن الطرق الأخرى المماثلة فيما يلي :-

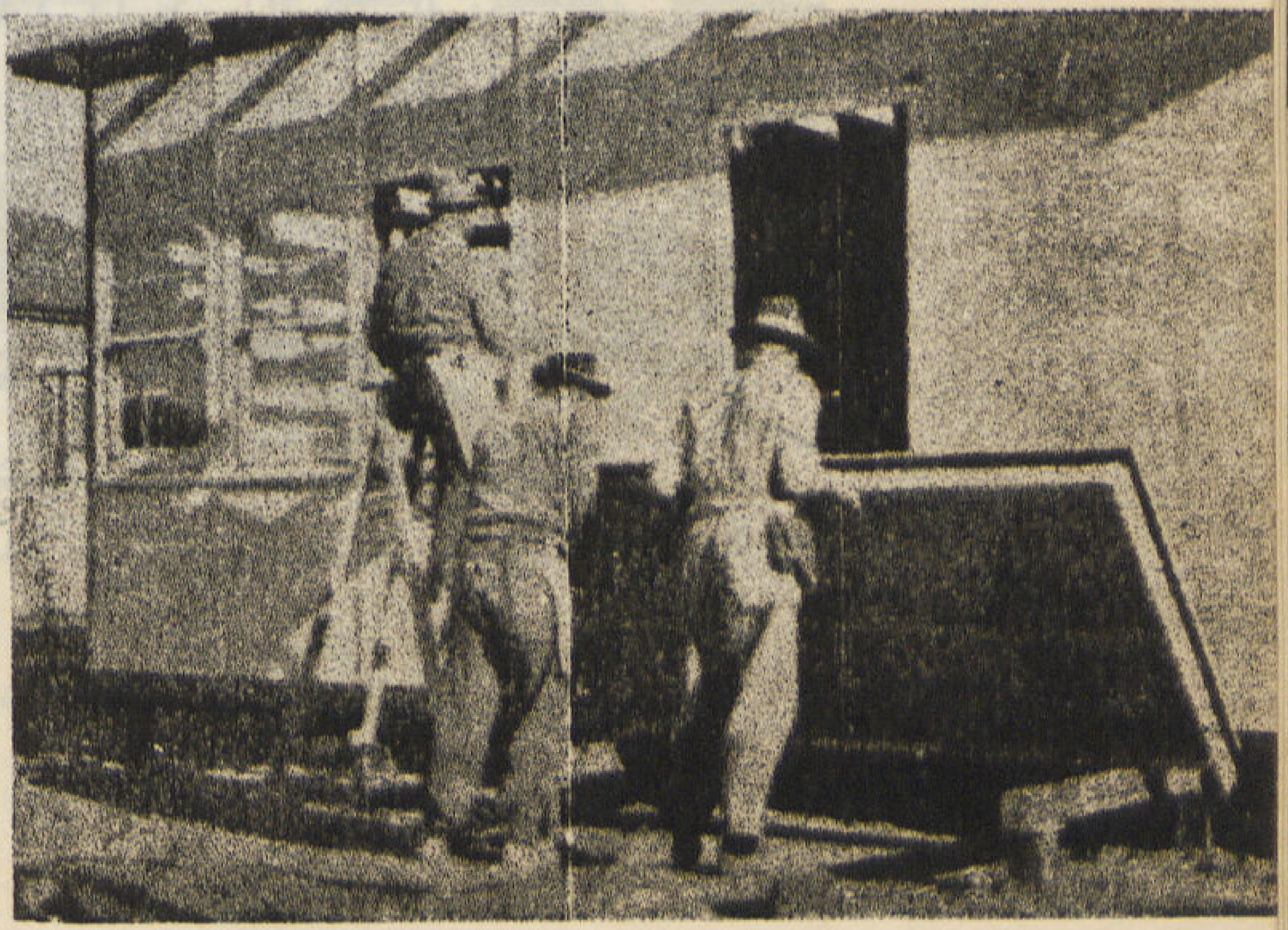


نموذج للانشاء الجاهز
بواسطة وحدات خشبية









١ ـ الاقتصاد في تكاليف الهيكل الانشائي بما يقرب من ٣٠٪ والمباني بمقدار ٥٠٪

٢ ـ تخفيض اليد العاملة الى النصف.

٣ ـ الاستغناء عن الصلبات الخشبية أو الشدات بأنواعها .

٤ ـ سرعة الانشاء فقد استغرق بناء إحدى العمارات الجديدة بميلانو ٣ أشهر وتحوى ٨٠ شقة باستعمال ٤ ماكينات صغيرة متنقلة فقط . كما أنه في الفيلات الصغيرة المكونة من طابقين أمكن بناء ٦٠ فيلا في ٣ شهور .

٥ ـ عدم التقيد بمقاسات أو أبعاد أو طراز معين المباني .

٦ ـ قوة الاحتمال والعزل مع تخفيض مصاريف الصيانة .

٧ ـ امكان استعمالها لجميع أنواع المباني المختلفة سواء العامة أو الاجتماعية أو السكنيه وهو ما لا يتوفر بغيرها من الطرق .

فرنسا : تقوم حاليا بعمل طرق مماثلة في مقدمتها نظرية Sapec وغيرها من الطرق التي تقوم بها شركتي Jeep/Friees ولكن بدراسة نظرياتها الانشائية وجد أنها مصطبغة بصبغة الانشاء المؤقت أكثر من المباني الثابتة، كما أنه لا يمكن الاعتماد عليها في المباني العالية أو في مباني الطبقات المتوسطة التي تختلف احتياجاتها عن مثيلاتها في أوروبا كما أن اقامة المصانع اللازمة لتلك الطريقة ستقف عقبة في سبيل استعمالها وقد قامت شركة الشمس بدراسة تلك الوسائل فوجد عدم النصح باستعمالها لعدم تحقيقها الأغراض الاقتصاديه الفعليه لاستغلال رؤوس الأموال ولكنه يمكن الاعتماد عليها في حالة إسناد عملية انشاء مجموعة أو مدينة عمالية كاملة في منطقة واحدة حتي يمكن تغطية تكاليف انشاء المصنع اللازم (كما أن العقبة الرئيسية هي ضرورة الاعتماد على الأيادي الصانعة الفنية سواء للانشاء أو التنفيذ) .

سويسرا : في مقدمة الطرق التي ظهرت في سويسرا قبل الحرب ببضع سنوات وأنتشر استعمالها حاليا طريقة Beru الخاصة بانشاء المباني بواسطة صب الحوائط بالخرسانة الغير مسلحة والتي تصب في اطارات معدنية أو خشبية مفرغة توضع داخلها ألواح من مادة سمنتية خفيفة يمنع تسرب الخرسانة وتقوم مقام البياض من الخارج وبدور العزل في

الداخل وقد أمكن تخفيض التكاليف بتلك الطريقة من ٢٠ ٪ مع الاقتصاد في اليد العاملة الى حد كبير وقد انشئت أخيرا عدة مساكن للطبقات المتوسطة في كل من سويسرا والنمسا ولكنه نظرا لقصر المدة التي أستعملت فيها وصعوبة المحافظة على الاطارات مما يساعد على سرعة استهلاكها، كما أن الناحية الفنية في اليد العاملة ستلعب دورا كبيرا في التكاليف .

تشيكوسلوفاكيا : وهي من الدول التي خطت خطوات واسعة في الانشاء الجاهز بعد الحرب ولا تقل عن ايطاليا في نهضتها الانشائية وتتفق الطرق المستعملة بها إلى حد بعيد مع طريقتي روزا كوميتا الايطالية وسابيك الفرنسية ومعظم الطرق المستعملة بها مأخوذة من الطرق التي كانت مستعملة في المانيا قبل الحرب والصعوبة الوحيدة فى تنفيذها ان معظمها تقوم بها شركات اخصائية لكل منها طريقتها المسجلة باسمها ولكل منها مصانعها الخاصة والتي يصعب حاليا نقل بعضها الى مصر أو شراء الالآت اللازمة لها إذا أريد البدء في تنفيذ مشروع للانشاء الجاهز خلال فترة قصيرة .

انجلترا : بمراجعة النماذج والطرق المستخدمة في انجلترا وجد أنه لا يوجد بينها ما هو عملى أو يستحق الذكر لأن معظم الطرق والنماذج التي دخلت فى دور التنفيذ الفعلى لحل مشاكل السكن للطبقات المتوسطة لم تعط نتائج يمكن الارتكان عليها إلا أنه يمكن الأخذ ببعض النماذج الخاصة بالوحدات المجمعة الخاصة بأجزاء المبنى وفي مقدمتها وحدات المنافع المشتركة A.S U. All Service Units وهى عبارة عن مجموعات خاصة .تجمع كل من مواسير المياه والشرب وإسلاك الكهرباء والتدفئة ويمكن وضعها في التصميمات بحيث تحمل محل جميع تلك المنافع وتعتبر عصبا للمسكن بأكمله وقد نجح استعمالها إلى حد بعيد وأمكن التغلب اقتصاديا وفنيا وعمليا على ناحية من أهم نواحي التكوين الانشائي لمساكن الطبقات المتوسطة حيث بلغ ثمن الوحدة بأكملها ما لا يزيد عن ٢٠٠ جنيه كما أمكن بها تخفيض الأيادي العاملة إلى الحد الأدنى مع الاقتصاد الكامل في ميعاد التنفيذ وتخفيض مصاريف الصيانة المستمرة للمساكن المتوسطة والرخيصة والتى تنتج عادة من الاهمال فى التوصيلات والتركيبات الصحية والكهرباء المختلفة.

كما يمكن الاستفادة في بعض النماذج Standards التى تم استعمالها وبحثها فى كثير من تلك الدول للاقتصاد في الأعمال التكميلية للمباني .

ويمكن تلخيص تلك الأبحاث في أن مساكن الطبقات المحدودة الدخل وطبقات العمال يمكن تحقيقها بالاستفادة من الانشاء الاقتصادي المجهز الذي توصلت اليه الأبحاث الحديثة والانتاج الآلى العالمى بالجمع بين الوسائل الآتية :ـ

١) استعمال طريقة روزا كوميتا الايطالية للانشاء بواسطة التجهيز الآلى في الموقع وتشمل انشاء الحوائط والأسقف والمباني كاملة أى الاعمال الاعتيادية ويمكن بواسطتها تخفيض مجموع التكاليف إلى ما يقرب من ٣٥ ٪ .

٢) استعمال نماذج ثابتة للتركيبات الصحية والكهربائية وشبكات التغذية مماثلة لطريقة A. S. Units تتفق مع احتياجات المساكن الخاصة بالطبقة التي تخصص لها .

٣) توحيد أعمال النجارة من أبواب وشبابيك بعمل نماذج عملية اقتصادية متكررة مع توحيد أنواع الخردوات وغيرها مما يمكن صناعته بالجملة للمشروع بأكمله ويمكن بواسطته تخفيض التكاليف بما لا يقل عن ٢٠ ٪ مع عدم الحط من جودتها ويراعي فى اختيار نماذج النجارة والحدادة اتفاقها مع القطاعات والأبعاد المستوردة للخامات وهو ما يمكن بواسطته الاقتصاد في التكاليف اقتصادا فعليا محسوسا .

٤) الاعتماد على الانشاء ذو الأدوار المتعددة للطبقات المتوسطة وخاصة في المدن الكبيرة والأحياء الوطنية المراد

تعميرها وهو مايمكن تحقيقه بالطريقة الأولى Rosacometta التي تمتاز بمرونتها في الانشاء والاسقاط وامكان استعمال أقل عدد من الوحدات التى تجهز موضعيا لأى نوع من المباني ابتداء من المساكن الصغيرة ذات الطابق الواحد الى العمارات التى يبلغ ارتفاعها فى ميلانو الى ثمانية طوابق الى جميع الأنواع المختلفة من المباني كما أمكن بواسطة أسقفها المجهزة تغطية مسطحات واسعة دون أعمدة داخلية .

والآن هناك ناحية أساسيه مهمة وهي كيفية تحقيق برنامج التعمير وهو أهم من اختيار طريقة البناء نفسها أهي الحكومة ممثلة في مصلحة من مصالحها أو باشتراك عدة وزارات أو مصالح أو بانشاء وزارة خاصة للتعمير، أو بمساعدة الشركات العقارية ، أو بمعاونة الأفراد أو بانشاء بلدية توكل اليها المهمة لتنظمها بطريقتها من ناحية علاقتها بالشركات أو الأفراد وبمعاونة الحكومة من ناحية الاعفاء من الضرائب والتسهيلات المختلفة ، أو بانشاء بنك خاص للتعمير والتسليف على العقارات كبنوك التسليف الانشائية، علما بأن ما قامت به الحكومات من المشروعات الخاصة بالتعمير فى الدول الغنية لا يزيد عن ٢٥ ٪ من مجموع ما قام به الأفراد والشركات بمعاونة البلديات والحكومات نفسها .

وليس هناك من شك فى أن التعمير نفسه وضمان تحقيقه لمطالب الأمة تحقيقا فعليا من أهم الخطوات التي يجب أن تكون موضع عناية خاصة ويمكن تلخيص ماقامت به الدول المختلفة في الفترة بين الحربين العالميتين الأولى والثانية فيمايلي :

النمسا : كانت في مقدمة الدول التي عنيت بمساكن الطبقات الفقيرة والمتوسطة ذات الدخل المحدود فأعفت البلديات أراضى البناء من الضرائب لمدة تتراوح من ٢٠ و ٣٠ سنة في القوانين التي صدرت بين السنوات ١٩٢٠ و ١٩٢١ و ١٩٢٤ كما أقرضت الشركات العقارية قروضا طويلة الأجل بفائدة ٢ ٪ لانشاء مساكن الطبقات المتوسطة و١ ٪ لانشاء مساكن العمال والطبقات الفقيرة .

المانيا : نزع ملكية الأراضى اللازمة لبناء المساكن المتوسطة بأثمان منخفضة للمنافع العامة واعطائها للشركات العقارية بدون مقابل. اعفاء مواد البناء اللازمة لبرنامج التعمير من الضرائب بأنواعها، نظرية أسعار الخامات والتخفيض المركب مع تخفيض أجور الشحن والنقل الداخلى للمواد والمهمات واعفاء ما تستورده الشركات من مواد البناء ومكملاته اللازمة لبرنامج التعمير من الضرائب الجمركية. مساعدة شركات التعمير للطبقات المتوسطة في رصف الطرقات ومد المياه والكهرباء وغيرها من المرافق الى مناطق أخرى. الجمع بين برنامج التدريب العسكري ومعسكرات التدريب واليد العاملة للانشاء باعتبار أن انشاء مساكن العمال والطبقات الفقيرة من واجبات الدولة. اجبار الشركات الصناعية وأصحاب المصانع الخاصة من انشاء مساكن العمال وفقا لاشتراطات خاصة مع تسهيلات حكومية كجزء من ضرائب الأرباح .

انجلترا : تحملت الحكومة خسائر البلديات بمبالغ تراوحت بين ٥ و ٦ ملايين من الجنيهات بموجب قانون اديسون كما ساعدت الأهالى بمبالغ بين ١٠٠ جنيه و ٢٥٠ جنيه لكل من ينشيء مسكنا للايجار وقد بلغ ماتحملته ميزانية الدولة في سنة ١٩٢٠ ٨ ملايين جنيه . وبواسطة قانون تشمبرلن اعتمدت ٢٧ مليون جنيه لمدة ٢٠ سنة كما أتبعت في سنة ١٩٢٨ الوسائل التي أتبعت فى النمسا من حيث انشاء ادارات التسليف على البناء بفائدة ٣½ ٪ لمدة ٣٠ سنة تتحمل الحكومة سداد فوائده أو جزء منها .

بلجيكا : منح القروض لشركات المبانى بفائدة لا تتجاوز ٢ ٪ مع تحديد القيمة الايجارية بحيث يزيد من التكاليف مع تأمين الحكومة تغطية فرق الريع إذا قل عن تلك النسبة . الاعانات المالية للشركات العقارية التي تقوم بانشاء

العقارات الفردية الخاصة وبيعها والتسهيلات الخاصة بتمهيد أراضي البناء وتغذيتها بالمرافق والمواصلات مع دفع الاعانات الثابتة لتغطية فرق الأرباح إذا قلت عن ٤ ٪ من رأس المال المستخدم .

ايطاليا : اعفاء المساكن الفقيرة والمتوسطة من عوائد الأملاك لمدة ٢٥ سنة . قيام الحكومة بتمهيد الأراضي الصالحة للتعمير والقريبة من المدن ونزع ملكية ما يحتاج اليه مشروع التعمير من مساحات اضافية وتوزيعها على الشركات العقارية مع مساعدتها ماليا من بنك الدولة بقروض طويلة الأجل مقابل قيام الحكومة بتوزيع المساكن على الطبقات العاملة والمحدودة الدخل بنسب معينة من الدخل مع تحمل الحكومة فرق الربح أو خسائر الشركات .

تشيكوسلوفاكيا : توزيع الأراضى الحكومية الصالحة لانشاء مساكن وأحياء الطبقات المتوسطة والفقيرة على الشركات العقارية بالأسعار التى يمكن بها تأمين استغلال رؤوس الأموال مع تقديم الاعانات والقروض لمدد تتراوح بين ٢٠ و٣٠ سنة بفوائد لاتزيد عن ٢ ٪ . مساعدة بنك الدولة وبنوك التسليف العقارية للشركات . إعفاء صناعات البناء الخاصة بالشركات التى تقوم ببرنامج التعمير من الضرائب بأنواعها في كل ما يحتاج اليه برنامج التعمير من مواد أو مهمات. توزيع أراضى الأملاك الحكومية على شركات الانشاء بشروط انشائية خاصة لكل منطقة من حيث نوع المباني والقيم الايجارية مع تأمين أرباح رأس المال بواسطة البلديات .

فرنسا : منح الشركات العقارية قروضاً بما يوازى ½ التكاليف بأرباح لا تزيد عن ٣ ٪ نزع ملكية الأراضى اللازمة للبناء و بيعها للشركات بالتقسيط وبأسعار منخفضة . إعفاء مبانى الطبقات الفقيرة من عوائد الأملاك لآجال طويلة . اشتراك البلديات مع الشركات فى تنفيذ برنامج التعمير . وهناك كثير من الوسائل الاضافية التى أتبعت فى فترات مختلفة في تلك الدول يمكن الرجوع اليها لتحديد برنامج التنفيذ نفسه وطريقة تحقيق استخدام الانشاء المجهز لمساكن الطبقات المتوسطة كالضرائب الفردية المؤقتة التى تفرض على أملاك الطبقات الراقية لآجال موقوتة لتغطية خسائر العمارات المتوسطة أو إعفاء المواد والمهمات الخاصة بالشركات التي تقوم بتلك المنشئات من مصاريف النقل بالسكة الحديدية والضرائب الجمركية أو نزع ملكية بعض المناطق للمنافع العامة واسنادها للشركات مع مساهمة الحكومة فى المشروعات بحصة اسمية أو ادارية لمراقبة الأعمال وميزانياتها .

فتحقيق البرنامج الانشائي سيشمل :

١) انشاء هيئة خاصة للمشروع سواء بانشاء البلدية أو وزارة خاصة للتعمير أو بنك خاص بالمشروع .

٢) تشجيع الشركات العقارية للمساهمة الفعالة فى المشروع لتنفيذ البرنامج مع عمل الاعانات والمساعدت المادية أو الأدبية بأنواعها أو توزيع الأراضى عليها .

٣) تشجيع الشركات المالية سواء شركات التأمين أو البنوك لاستغلال أموالها فى المشروع بعد دراسة الضمانات اللازمة لاستغلال الأموال المودعة لديها .

٤) مساعدة الجمعيات التعاونية وغيرها بالأموال اللازمة لاستغلال الأموال اللازمة لتقوم كل منها بدورها في التعمير واستغلال رؤوس الأموال فى تفريج أزمات السكن للطبقات المتوسطة مع مساعدتها بالقروض الطويلة الأجل .

٥) عمل القروض الوطنية للتعمير على أن تتحمل الحكومة فرق الفوائد .

فاذا جمعنا بين تنظيم برنامج التعمير نفسه وطريقة الانشاء التي يقع عليها الاختيار مع عمل برنامج شامل لما تحتاج اليه الأمة فعلا خلال خمس سنوات وطريقة توزيع البرنامج على هيئات التنفيذ نفسها أمكن حل مشكلة السكن للطبقات ذات الدخل المحدود حلا جديا . أما فيما يختص باستعمال المباني الاقتصادية المجهزة لحل مشكلة التعمير في القرى فان ذلك يتوقف على الناحية الاقتصادية والمالية للمشروع إذا أريد حل المشكلة حلا عمليا وليس بانشاء قرية نموذجية واحدة لتتفرج بقية القري الخربة . فالانشاء الجاهز الذي بنيت صلاحيته لمساكن الطبقات المتوسطة سيجد مكانه في القرية لانشاء بعض مرافقها الاصلاحية العامة كالوحدات العلاجية بأنواعها والمدارس وغير ذلك مما يجب وضع برنامج اصلاحي كامل بمحدد نوع وأبعاد الوحدات اللازمة لتكمل بعضها في شبكة مقفلة بالنسبة لمحو الأمية أو التأمين الصحي . الخ من نواحي الاصلاح .

أما فيما يختص بمسكن الفلاح نفسه والذي ما زال الحل الوحيد لانشائه هو مواد القرية الأولية . . وتجهيزه بواسطة أيادي القرية العاملة مع توجيهه التوجيه الصحيح من ناحية التصميم والانشاء فيجمع بين الناحية السكنية وبرنامج الاصلاح العام وقد سبق دراسة ذلك المشروع من جميع نواحيه في عدة مؤتمرات سابقة وقدمت عدة أبحاث بخصوصه إلى لجان وزارية مختلفة في كل من وزارة الأشغال والشئون . كما يفضل الرجوع الى أبحاث المؤتمر الهندسي الثالث والى كان ذلك الموضوع بالذات بين أبحاثه الرئيسية التي بحثت بتوسع .

وكما أن مساهمة الشركات العقارية ضرورة لتحقيق برنامج التعمير لمساكن الطبقات المتوسطة كذلك مساهمة الملاك الزراعيين سيقع عليهم بعض العبء من حيث المساهمة في انشاء دور الفلاحين في أملاكهم بعدد يتمشى مع مساحات الأراضي المملوكة أو بوضع الضرائب الفرضية المؤقتة على الأملاك الزراعية المساهمة في انشاء مساكن القرى نفسها .

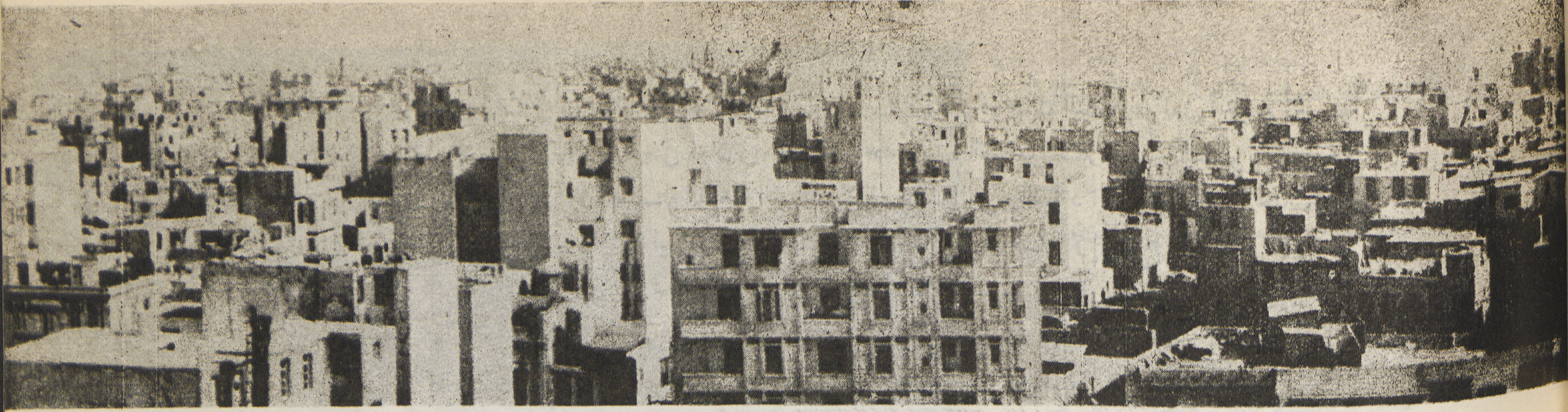
وسنجد أن اصلاح القرى اصلاحا شاملا لا يمكن تحقيقه اقتصاديا في الوقت الحاضر إلا بالاعتماد على الطوب التي كمادة أساسية لأنه يفضل رفع المستوي العام نسبة معينة وموزعة على أكبر عدد من القرى عن تركيزه في قرية نموذجية واحدة سواء أكانت من المباني الجاهزة أو الانشاء الخرساني الثابت وسيكون التجهيز شاملا لانتاج الجملة فيما يختص بأعمال النجارة والأسقف مع الاعتماد على اليد العاملة في القرية لأنها من الأركان الأساسية في اقتصاديات القرية نفسها والتي لا يجب شلها باستعمال أنواع جاهزة من المباني .

أما الخطوة التالية في التجهيز فستشمل انشاء القمائن المحلية أو مشروعات حرق الطوب على مدى واسع لكل منطقة باختيار أماكن على الشواطىء ينقل اليها المازوت نهريا ويحرق الطوب في الموقع ثم يوزع على الشبكة الانشائية المحيطة به، على أن يراعى الاعتماد على دهان الحوائط الداخلية بالجير بدون بياض . وسنجد أن الطوب الأحمر في الخطوة الثانية سيلعب دورا أساسيا هاما في انشاء الحوائط والأسقف وغيرها مما سبقت دراسته بتوسع عدة دول كروسيا في انشاء مبانيها القروية من دور الفلاحين والمخازن وغيرها في المناطق التي يصعب الحصول على الأخشاب فيها أو التي يخشي من انتشار الحرائق لكثرة استعمال الأفران الداخلية .

فالانشاء الجاهز أو التجهيز الموقع سيشمل دراسة المواد المحلية بأنواعها واكتشاف وسائل جديدة للانشاء تفي بما تطلبه من المنشآت الجاهزة التي تفكر في استيرادها من الخارج وتكون في متناول يد صانع القرية فنيا وعمليا واقتصاديا وستحث تلك الخطوة الحكومة في التفكير جديا في انشاء مجمع للأبحاث الانشائية ليقفز في التعمير في جميع نواحيه خطوات أوسع نحو الاحتياجات فتسبق الحلول الأزمات .

سيد كريم

يتبع



مشكلة المساكن فى مصر وعلاجها

للمهندس المعماري : توفيق احمد عبد الجواد

Housing Problems in Egypt

By. T. A. Gawad. Arch.

تمر بالبلاد أزمة مستحكمة فى المساكن ، بدأت تضيق حلقاتها فى السنوات الأولى من الحرب العالمية الأخيرة نتيجة عوامل مختلفة ، أهمها أثر الحرب وما سببته من خراب ودمار، وتوقف حركة البناء مدة عشر سنوات تقريباً ، وأزدياد عدد السكان زيادة مضرة ، وقلة وجود المواد اللازمة لأعمال البناء ، فضلا عن أن التطور الاجتماعى والثقافى والعمرانى والسياسي والاقتصادي خلال هذه الفترة قد دفع الكثير من السكان إلى الخروج من تلك الدائرة الضيقة التى كانوا يعيشون فيها بالأمس القريب لكي يحيوا حياة تتفق مع هذه التطورات المختلفة أو على الأقل تطور قدرتهم على الانتاج والعمل وهناك النظرية المعروفة وهى نظرية هى « تركيز السكان » Population Condensation وهى أن كل أزمة إقتصادية تحل بأى قطر من الأقطار ، يقابلها نزوح السكان من الريف إلى المدن سعياً وراء الكسب . ثم هناك عامل آخر وهو « عامل الهدم » فنجد أن نسبة المساكن التي تهدم تزيد بعد الحرب أكثر من أى وقت آخر وذلك بالنسبة إلى عدم الصيانة .

كل هذه الأسباب وغيرها خلقت أزمة خانقة فى السكن وخاصة في المدن . وقد كان من المنتظر أنه بعد إنتهاء الحرب وزوال نتائجه ، أن تنفرج الأزمة وتزول هذه الضائقة السكنية ، ويتسابق الناس وتسرع الحكومة والهيئات المختلفة إلى إنشاء

المباني السكنية والمستعمرات العمرانية لتعويض ذلك النقص . . . ولكن فوجئت البلاد بعوامل أخرى أشد وأقوى من العوامل التي ذكرتها ولم تدخل فعلا فى حساب أحد . هذه العوامل كثيرة منها مايسمونه بالتضخم النقدي ، والاستيراد وتحديده ، والعملة الصعبة ، والدولار والاسترليني والقيود الجمركية . فماذا حدث بعد ذلك . . . ؟ نتج عن تضخم الأوراق المالية إرتفاع فاحش فى أسعار مواد البناء وإرتفاع فى أسعار الأراضى نفسها المعدة للبناء ، وفقدان التوازن بين سعر الأرض وتكاليف البناء والقيمة الايجارية والريع ، حتى وجدنا أن إرتفاع أسعار الأراضى أوقف حركة البناء وذلك للقيمة الخيالية الموجودة في عقلية المالك . إرتفعت أجور العمل والعمال إلى خمسماية فى الماية ، وإرتفع سعر المواد الانشائية إلى سبعماية فى الماية ، وسعر الأراضى إلى مثل ذلك القدر أو يزيد ، ووجدنا أن مستوي زيادة أسعار مواد البناء فى الثلاث السنوات التي تلت الحرب أكثر بكثير عن الزيادة الفعلية التى تكونت خلال سنوات الحرب نفسها ، فقد كان سعر طن الحديد أثناء الحرب ٢٧ جنيها ، وبعد الحرب وصل إلى ٤٥ جنيها ، وسعر المتر المكعب للخشب أثناء الحرب ٢٢ جنيها ، وبعد الحرب وصل إلى ٣٥ جنيها . وكذلك إرتفع سعر الأسمنت بعد الحرب وكذلك المازوت والطوب وخلافه .

أقعد هذا الارتفاع الفاحش فى أسعار مواد البناء الأغلبية العظمى من ذوي الدخل المحدود وخاصة طبقة الموظفين والمستخدمين فى الحكومة والشركات وغيرهم عن التفكير فى إنشاء دور لسكناهم أو إنشاء مساكن صحية تتفق مع إحتياجاتهم ومطالبهم وتطور معيشتهم . وزادت المشكلة تعقيداً على تعقيد وسوءا على سوء ، بأن ظهرت فى البلد بعد الحرب طبقة جديدة من السكان تسمي طبقة أغنياء حرب والتي اقتصر نشاط بعض أفرادها على شراء الأراضي المعدة للبناء والاتجار فى مواد البناء واحتكارها وبناء المساكن وبيعها أو تأجيرها بأسعار خيالية غير معقولة طمعا فى المزيد من الكسب ، وليس من رقيب يراقبهم أو يحاسبهم أو على الاقل يسألون عما يفعلون . فزادت أزمة المساكن إشكالا وتعقيداً وخاصة بالنسبة إلى الطبقة المتوسطة من الشعب أو الطبقة ذات الدخل المحدود والموارد المحدودة ، كالمستخدمين والعمال والصناع الذين أصبحوا لا أمل لهم بالمرة في إمكان الحصول على مسكن أو شبه مسكن صحي أمام هذه الظروف المختلفة التي شرحتها .

أما موضوع قيود الاستيراد وتحديده ، ومسائل العملة الصعبة ، ومشاكل الدولار الاسترليني فكلها مسائل دولية إقتصادية تخضع لقوانين « التكافؤ النسبي » وسببت بالفعل أزمة مستحكمة في مواد البناء وتعذر الحصول عليها من البلاد الأجنبية وهى الآن موضوع بحث لدى هيئات الأمم المتحدة . وخاصة بعد ان ارتفع سعر الدولار وانخفض سعر الجنيه الأسترليني الى غير ذلك من الأسباب الاقتصادية التى لا يمكن التعرض اليها وبحثها فى تلك المذكرة المختصرة الخاصة بأزمة المساكن نفسها .

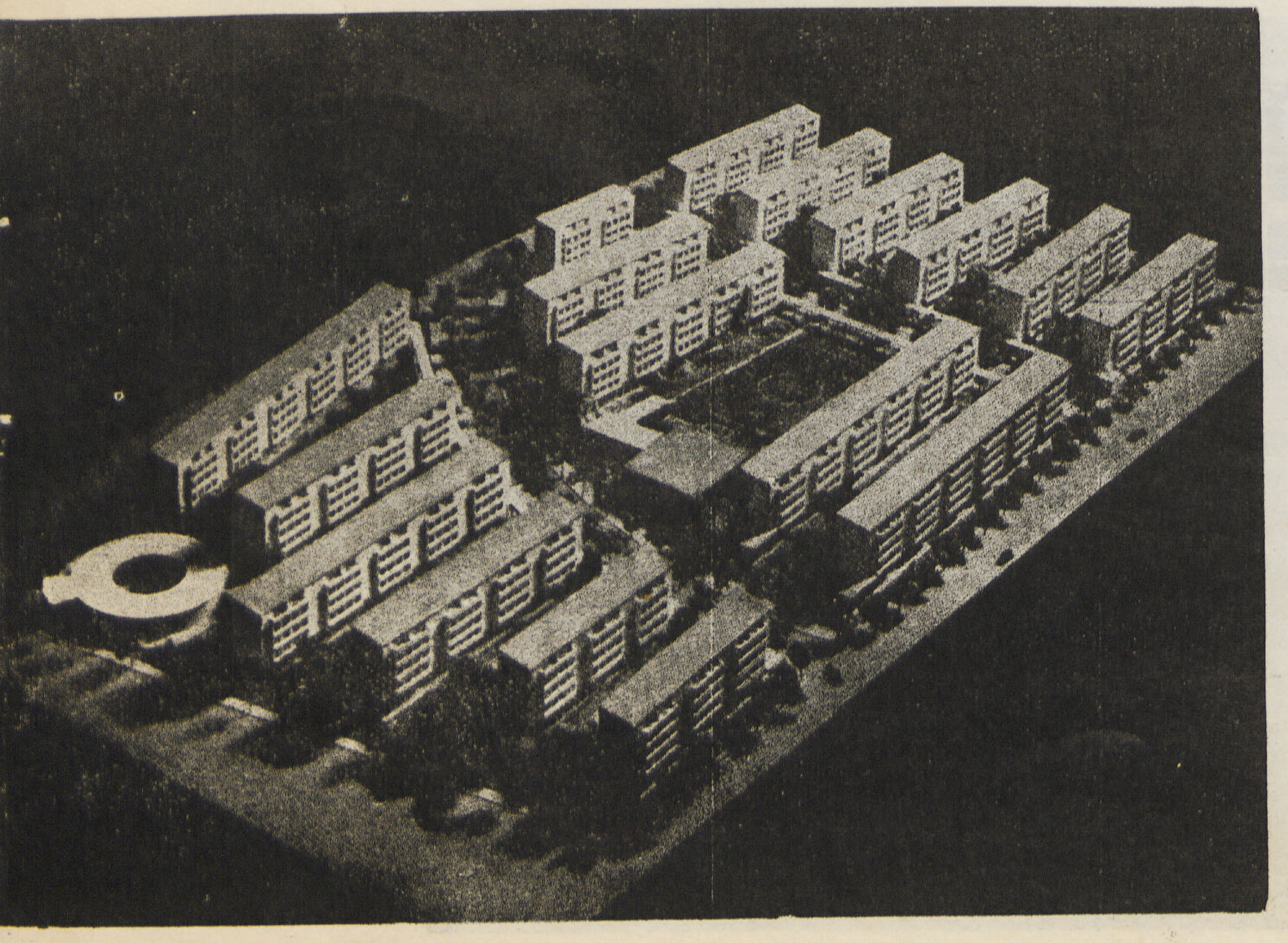
● الماضى القريب

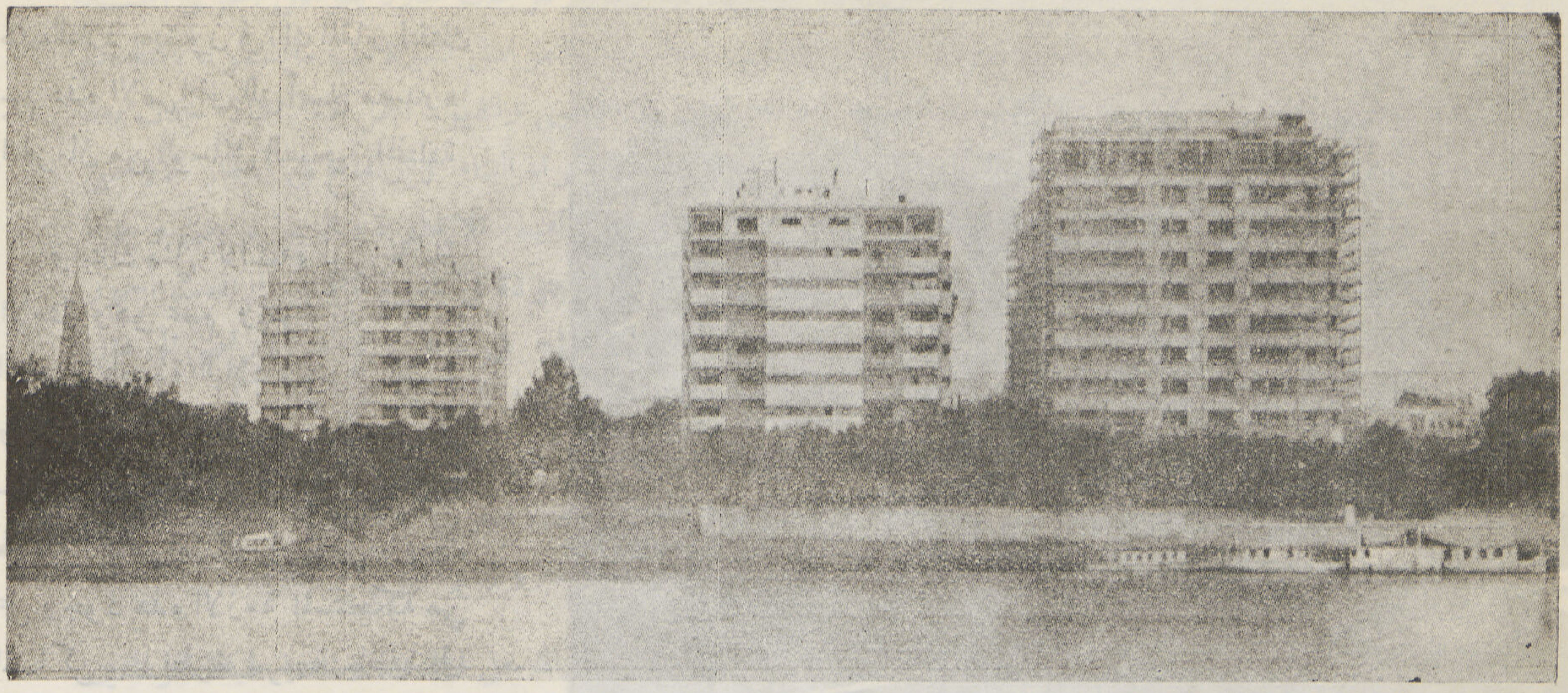
هذا هو ما يحدثنا به الحاضر الآن . . . أما إذا رجعنا إلى الماضى القريب أى ما قبل الحرب مباشرة ، نجد أن مشكلة المساكن عندنا فى مصر أعمق بكثير مما نتصوره . بل هي مشكلة كان من الواجب إتخاذ الوسائل العملية من مدة لمعالجتها على أسس صحيحة سليمة ، بمحو وإزالة الأسباب التي سببتها وخلقتها وهي كثيرة والأمثلة متعددة ، فمثلا نجد أن الأحياء الوطنية عندنا تسير من سيء إلى أسوأ ، والأحياء الفقيرة أصبحت مرتعا خصباً لنمو الأمراض الفتاكة والأوبئة المختلفة ، والحجرة التي كان يسكنها شخص أو إثنين على الأقل أصبح يقطنها عشرة أشخاص أو يزيد . ومثل آخر وهو فقر مجالس المديريات فى جميع عواصم القطر تسبب عنه فقر وإنحطاط فى مساكن

هذه المراكز الهامة ، وترك سكان هذه البلاد يعيشون فى تلك المقابر لتفتك بهم هذه الأمراض التى أصل مصدرها الحرمان من الوسائل الصحية المختلفة .

وهناك مثل ثالث وليس بآخر الأمثلة وهو عدم وجود بلدية لمدينة القاهرة عاصمة البلاد وعنوان الشرق ورمز لحضارته وتقدمه ورقيه، وكان حرمان مدينة القاهرة من وجود بلدية لها من أهم العوامل الأساسية التي ساعدت على وجود هذه الأزمة المستحكمة من المساكن . ونظرة سريعة خاطفة الى القاهرة تجدها أنها هي العاصمة الوحيدة فى بلدان العالم أجمع التي ترزح تحت عبء سياسة الارتجال العمراني، سياسة لا تستند إلى شيء من التفكير السليم أو الدراسة العملية النافعة لوجه الله والوطن وليست دعاية مغرضة لشخص أو لمصلحة أو لوزارة . ولا يخفى على الكثير منا تلك المشروعات الهندسية التى تطالعنا بها الصحف من آن لآخر ويدور الزمن دورته ولا نسمع لها خبرا ولا نرى لها أثراً ، حتى أن الامتداد العمراني لمدينة القاهرة ترك أمره لسياسة الارتجال ، وربما لو سمع به مهندسو تخطيط المدن لسموه « بالامتداد الشيطاني » . والواضح لنا فى مصر ، أنه حينما نفكر فى فتح شريان جديد لتخطيط المدينة فى الامتداد العمراني الطبيعي لها ، تترك جوانب هذا الشريان الجديد لنظام التخطيط الطفيلي ، وأقرب الأمثلة على ذلك شارع الأهرام . هذا الشارع الذي يعتبر أهم شوارع القاهرة وأهم

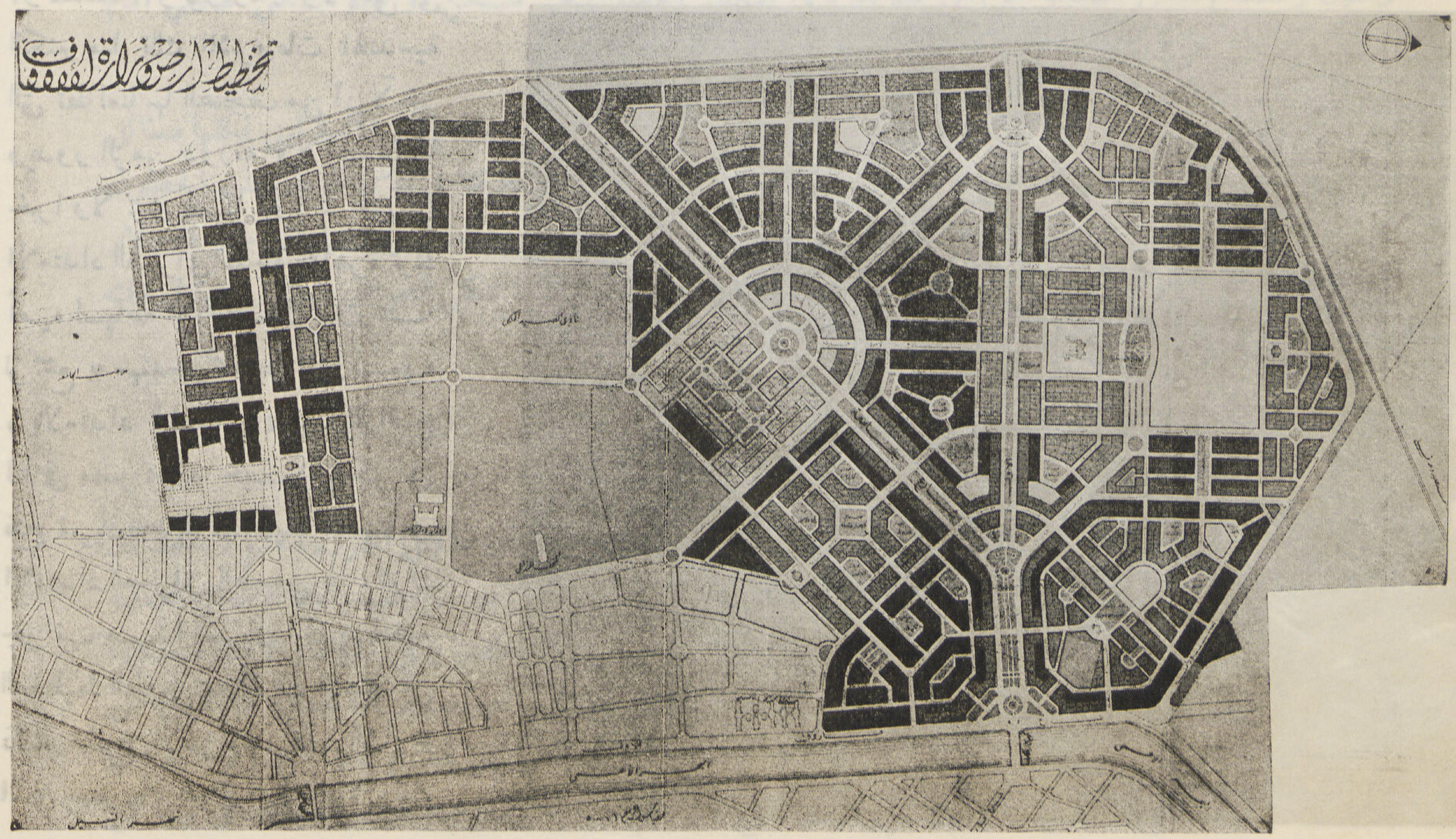
ماذا اعددنا من مشروعات عمرانية لازالة مثل هذه الاحياء (اعلا) التى تعتبر وصمة فى جبين القاهرة وهى الآن عاصمة الشرق ومتى يحين الوقت الذي نراها على تلك الصورة (أسفل)





عمارات سكنية لحل ازمة المساكن

مشروع تخطيط ارض مدينة الأوقاف



مدخل من مداخلها الرئيسية . لم يزد نفوذ التخطيط فيه أو التنظيم بمعني أصبح أبعد من ترتوار الشارع نفسه . وضاعت الفرصة لناحية من نواحى الامتداد الرئيسى للعاصمة ، ولم يستفد من ذلك الشارع إلا تلك المجموعة البسيطة من الأرضى التى كان من حظها أن تتسكع على جوانبي الترتوار نفسه . هذا الشارع الذي يؤدي إلى أهم أثر تاريخي فى العالم ، فاتخذت منه الصحافة الفنية مادة للتسلية وأصبح يضرب به المثل لما يجب تفاديه عند تخطيط مداخل المدن . ويمكن للباحث الرجوع إلى مجلة الريفيو Arch. Review عدد مايوسنة ١٩٤٩ لمعرفة تلك الصورة التى رسمها كاتب المقال عن هذا الشارع . هذه بعض الأمثلة الهامة التي سببت هذه الضائقة السكنية أردت أن أذكرها على سبيل المثال وليس على سبيل الحصر من ذلك يتبين لنا أن .

مشكلة المساكن في مصر والتي نحن بصددها الآن لا يمكن حلها بسهولة نتيجة لمجهود فرد معين أومصلحة خاصة أو وزارة مختصة.

مشكلة لا يمكن حلها ببساطة حينما تعلن الحكومة أنها كلفت أحد المختصين ببحثها ودرسها و كتابة تقرير لعرضه على مجلس الوزراء .

مشكلة لا يمكن حلها حينما تعلن الحكومة أنها تفكر فى إخلاء بعض المصالح الحكومية وبناء دور جديدة لانتقال الموظفين إليها .

مشكلة لا يمكن حلها ببناء عدد قليل من المساكن لطائفة معينة كعساكر البوليس مثلا ، أو بناء مستعمرة سكنية على سفح جبل المقطم .

مشكلة لا يمكن حلها باعتماد مبلغ معين لبناء تفاتيش حكومية ، أو التفكير فى هدم ثكنات قصر النيل وبناء دور الحكومة مجتمعة عليها .

مشكلة لا يمكن أن تحل بانهاض مصلحة التنظيم وحثها على هدم المباني الآيلة للسقوط تمهيدا لشروع أصحابها في بناء دور جديدة مكانها . أو إصلاح ما يمكن إصلاحه من هذه المساكن التى أكل عليها الدهر وشرب

لاتحل بانشاء معهد للأبحاث لدراسة المواد الجاهزة لانشاء المساكن الجاهزة Prefabricated أو بتكوين لجان تجمع كل من هب ودب وكل من يهمه ولا يهمه الأمر لدراسة هذا الموضوع الخطير لعمل تقرير وعرضه على مجلس الوزراء .

قبل أن نفكر فى حل مشكلة المساكن ووصف وتجربة الأنواع المختلفة من العلاج يجب أن لاننسى أن علة الارتجال أو السبب الأساسى لما نسميه بالارتجال الذي صبغ جميع مشروعاتنا الاجتماعية والعمرانية أخ خلال الربع قرن الماضي والتى مرت جميعها بدون إستثناء في نفس الخطوات التى تمر فيها نفس المشاريع والتي كان دائما أساسها التسرع فى وصف العلاج قبل تشخيص الداء نفسه . ففى معظم تلك الأحوال كلف الداء أموالا طائلة ومع ذلك ساءت صحة المريض .

● **تشخيص الداء**

لكى نتمكن من الوصول بدراستنا إلى معرفة الحلول العملية لتلك المشكلة ، يتحتم على الباحث أن يعرف

أسباب العلة ومواطن المرض ـ لكي يصف العلاج الصحيح والدواء النافع . وهناك خلافاً لما ذكرت من أسباب هذه العلة عدة عوامل كثيرة الخص بعضها فيما يأتي : ـ

١ ـ أزدياد عدد السكان في المدن وسبب ذلك يرجع إلى إرتفاع المستوى الصحى والثقافى بالمدينة نتيجة للجهود الحكومية التى بذلت فى السنوات الأخيرة ، وهجرة العمال والصناع من الريف إلى المدن طمعاً فى الحصول على العمل المتواصل والكسب المنتظم ، ثم المركزية فى الادارة الحكومية وكثرة عدد الموظفين فى المدن الكبيرة

٢ ـ إختلاف توازن الثروة فى الريف ومحاولة إستغلالها فى المدينة .

٣ ـ هدم مساكن عديدة غير صحية داخل المدينة القديمة رغبة فى تجميلها وتحسين وضعها الصحي ، مما أضطر الحكومة والبلديات إلي القيام بفتح شوارع وميادين جديدة داخل المدينة وتبعاً لذلك أضطر أصحاب هذه المساكن إلى البحث عن غيرها بلا جدوى حيث لجأوا الى السكن فى دور غير ديارهم .

٤ ـ زيادة نسبة إستهلاك المساكن القديمة عن إنشاء مساكن جديدة ، نظراً لتوقف أعمال الصيانة خلال عشر سنوات وهى مدة الحرب وذلك لارتفاع أسعارها بالنسبة إلى الايجارات .

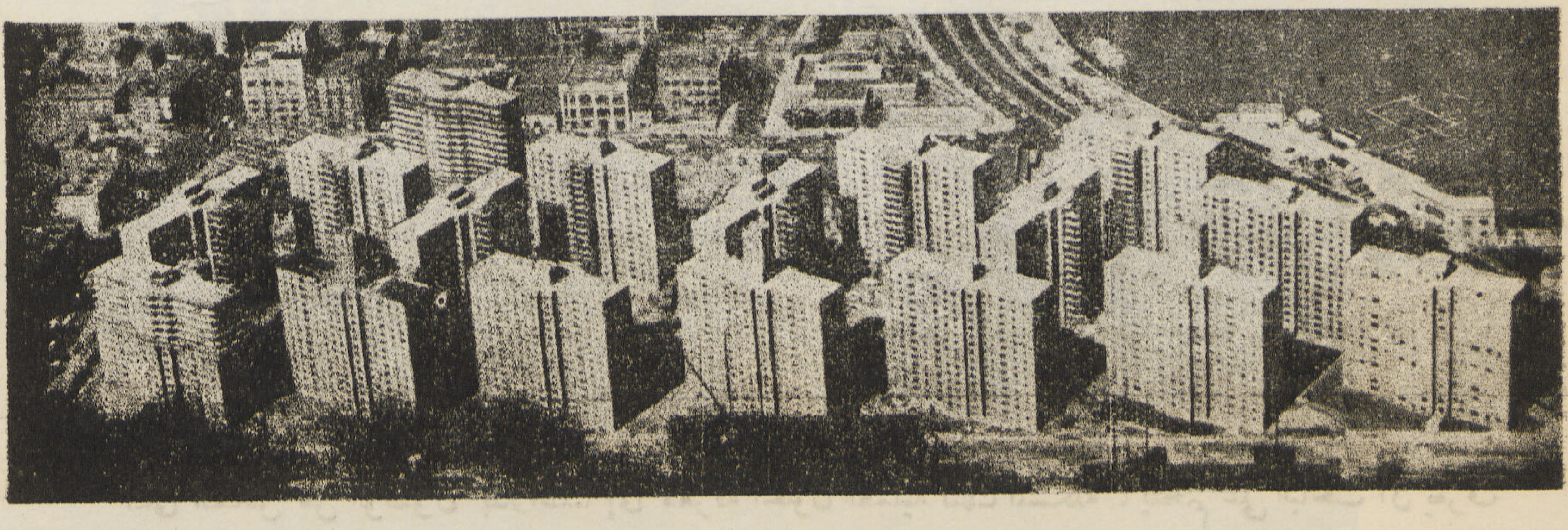
٥ ـ إختلاف التوازن بين سعر الأرض المعدة للبناء وتكاليف المبانى والقيمة الايجارية (قوة الاستئجار) أو الريع ، مما أدى إلى إنخفاض إستغلال رؤوس الأموال الفعلى فى التعمير بواقع ٢ إلى ٣ ٪ للطبقات المتوسطة مع ما فى ذلك من المجازفة بتأثير تلك النسبة فى حالة الأزمات المالية الدولية .

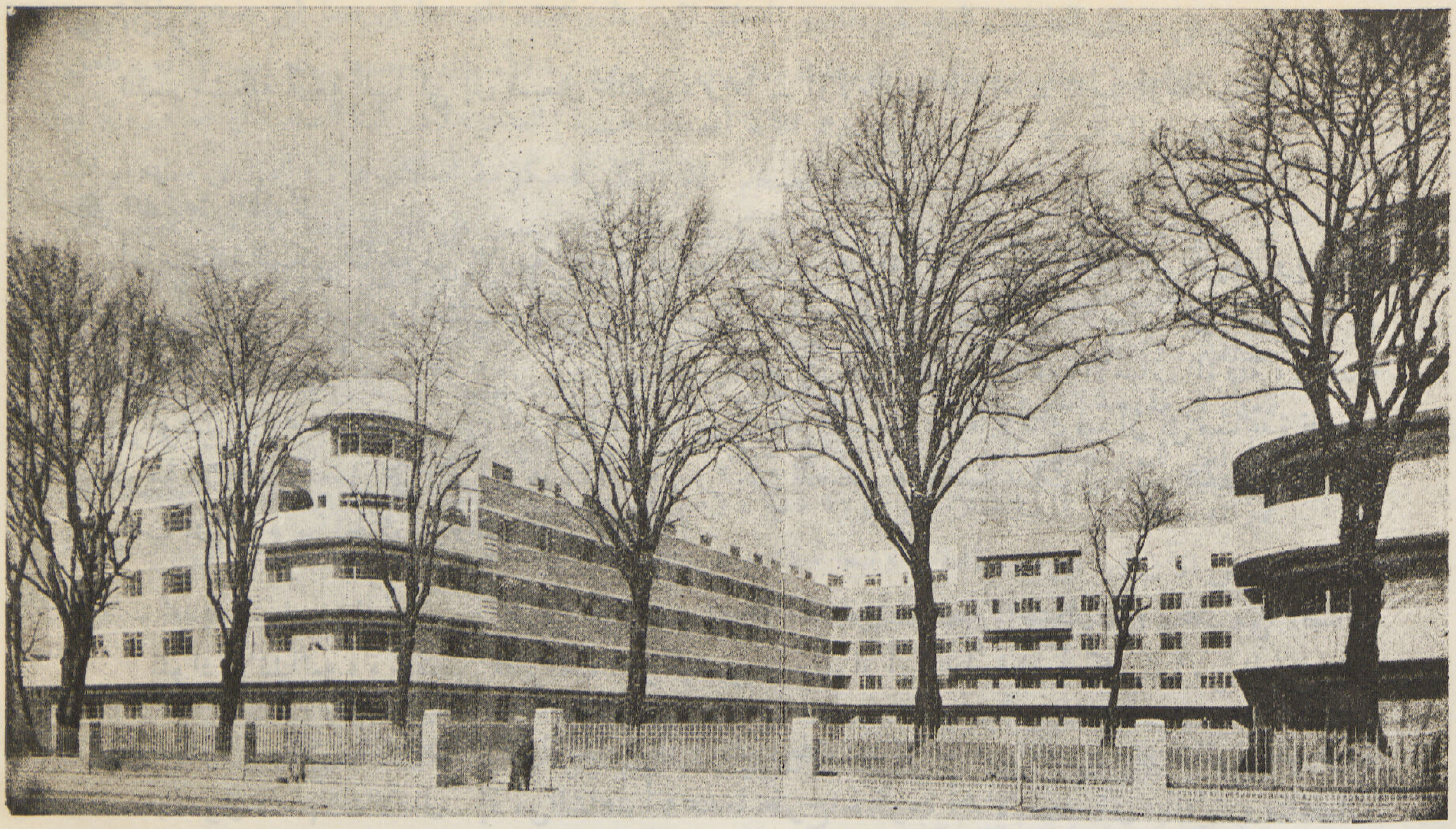
٦ ـ نشأة الصناعة الآلية المختلفة فى المجهود الحربى سببت زيادة الضغط على الأحياء الوطنية (الغير . قابلة للتوسع) مثل حى شبرا والسيدة زينب والضاهر حيث زاد عدد السكان فى هذه الأحياء إلى أكثر من ٣٠ ٪ مما جعل المستوي الصحي فيها فى هبوط عام وانحطاط مستمر .

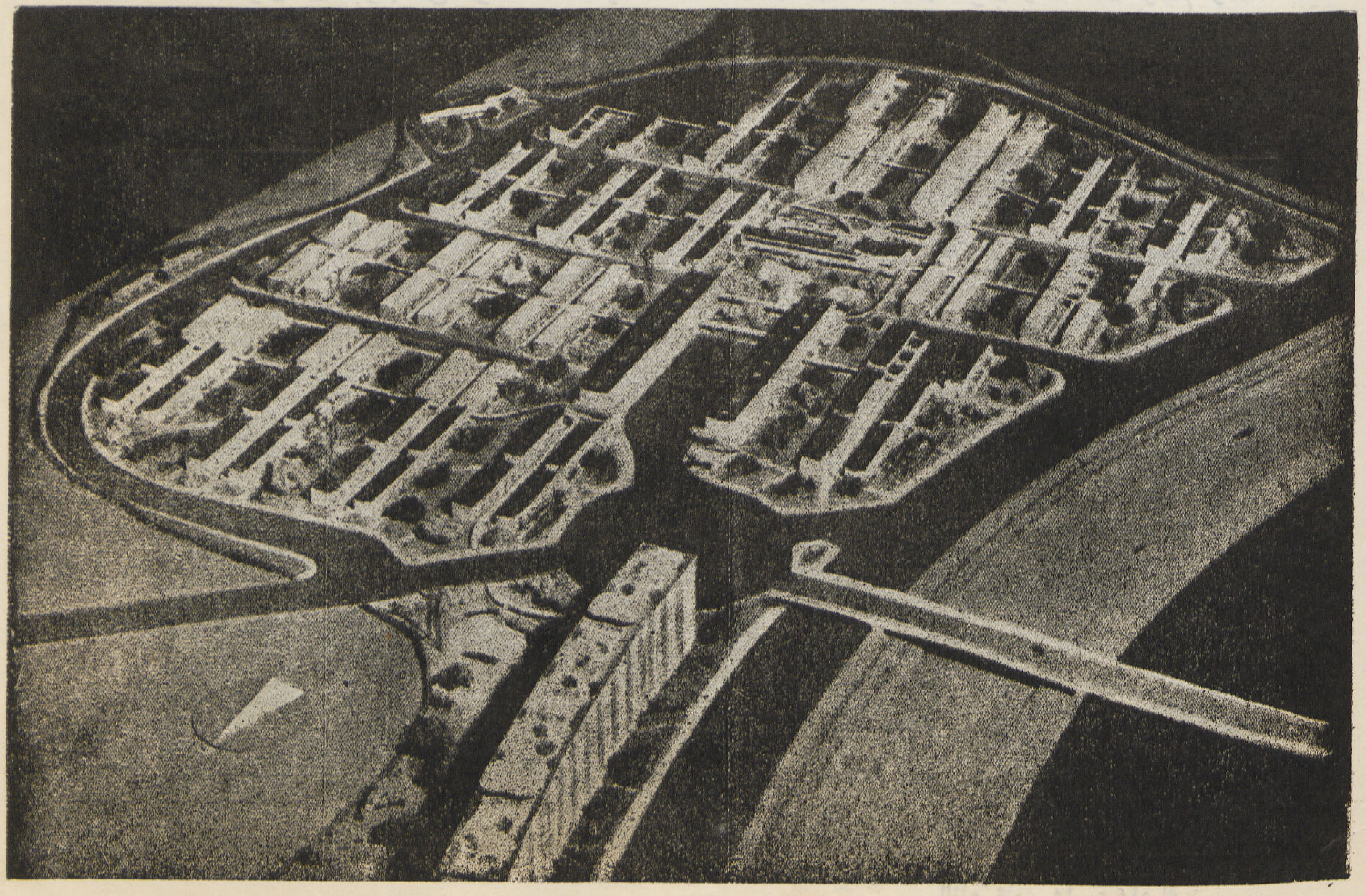
٧ ـ نشأة الصناعات الحربية أو المهن المرتبطة بالمجهود الحربي حول المدينة وفى الكثير منها داخل المدينة وكثرة إنتشار صناعة الحاجة كمصانع النسيج والزجاج وغيرها الموجودة فى شبرا وذلك لصعوبة النقل وأرتفاع أسعاره مما شجع أصحاب هذه المصانع فى إنشائها حول المدينة فأقفلت أبواب الامتداد العمرانى .

٨ ـ نشأة صناعة التعمير ، فنتج عنها عمال يجرون وراء حركة التعمير في المدينة مما سبب إزدياد عدد السكان .

٩ ـ عدم وجود مشروعات معتمدة لتخطيط كل مدينة من مدن القطر الهامة أو على الأقل الامتداد العمراني لها . وسبق أن شرحتها بالتفصيل في أول البحث .







امثلة من المشروعات التى نفذت فعلا فى اوروبا
وامريكا لحل مشكلة ازمة المساكن

● العلاج

تنقسم مشكلة أزمة المساكن إلى قسمين مختلفين ، وهما — أولا أزمة طارئة — ثانياً أزمة مزمنة .

● الأزمة الطارئة

أما مشكلة السكن الناتجة من الأزمة الطارئة فسببها الحرب ، واختلال التوازن الاقتصادي الدولى ، وإرتفاع أسعار مواد البناء كالحديد والخشب والطوب والأسمنت وخلافه إلى غير ذلك من الأسباب التى أوضحتها فى أول البحث . وطبيعي أن هذا النوع من أزمة السكن سينقشع تدريجيا حينما تزول هذه الأسباب المؤقتة ، وعندما يعود التوازن الاقتصادي بين قوانين العرض والطلب إلى الوضع الطبيعي ، ومما لاشك فيه أن كل مساعدة تقدمها الحكومة للأهالى ستعمل على إنفراج هذه الأزمة . ويمكن تلخيص هذه المساعدات أو رسم الخطوط الأولى التي يجب أن تقوم بها الحكومة والشركات كالآتى : —

أولا — تحديد أسعار مواد البناء ، والضرب على أيدي التجار الجشعين ، وعدم إحتكار أى صنف من أصناف المواد الانشائيه ، وتخفيض الضرائب الجمركية على هذه المواد أو اعفائها إن أمكن لمدة من الزمن .

ثانيا — تستورد الحكومة المواد اللازمة لانشاء المبانى والمشروعات الحكومية من الخارج وتترك المواد الموجودة بالسوق لاستهلاك الأهالى . إذ من المشاهد أنه عندما تطرح الحكومة أعمالا ضخمة فى عطاءات ومناقصات عامة ، نرى أن سعر بعض المواد الانشائية الهامة كالحديد والخشب والطوب والأسمنت يرتفع ارتفاعاً مفاجئا ، وتسأل عن السبب فيقال أنه الأعمال التي طرحت ستستهلك المواد الموجودة بالسوق .

القاهرة من شارع عماد الدين

ثالثا – العمل على اسكان الطبقات الفقيرة وطائفة الدخل المتوسط وتحت المتوسط فى مساكن صحية تلائم مع تطورات العصر الحالى ومطالبه . فلو علمنا مثلا أن عمال وزارة الأشغال وحدها يبلغ نحو ٢٠ ألف عامل وكذلك عمال السكة الحديد يبلغ عددهم ثلاثة أضعاف هـذا العدد ، لأدركنا السبب في ضرورة تولى الحكومة القيام فوراً باسكان هذا العدد الضخم . فلو أمكن للحكومة إسكان هؤلاء العمال فى مستعمرات عمرانية كمشروع مستعمرة امبابة مثلا ، فتكون بذلك قد ساعدت على تفريج هذه الأزمة . فيبني مثلا مساكن للعمال ذوي الأجور الصغيرة جـداً من أربعة أدوار بارتفاع ٣٫٠ متر الدور ويحوي على شقق مستقلة ، وتتكون كل شقة من غرفتين فقط وصالة والمنافع العامة . يجب أن يكون مشروع بناء المساكن للعمال في مقدمة المشروعات الاصلاحية التي تقوم بها الحكومة . يجب أن يسبق مثلا مشروع اصلاح الأراضي البور وذلك للميزات المتعددة التي يمكن تحقيقها بعد تنفيذ مشروع المساكن ، حيث أنه من أهم مميزاته سيحد من أزمة الغلاء الموجودة حالياً ، وسيرتفع مستوي الصحة العامة بين هـذه الطبقات التى تعيش الآن فى كهوف مظلمة ، وتبعاً لذلك ستقل حتما المصاريف التي تصرفها الحكومة على مقـاومة الأمراض والحوادث الاجتماعية الضارة بالمجتمع .

ويجب أن تكون أجور هذا الصنف من المساكن فى حدود قدرة هؤلاء العمال ، أى بحيث لا يتجاوز مصاريف الصيانة ونسبه ضـعيفة للاستهلاك أو للطوارىء والتحسينات ، بمعني أن تكون قروشاً ولا تتعدى الجنيه الواحد أبداً .

أما فيما يتعلق باسكان العامل صاحب الأجر البسيط ، فتحل مسألته كما شرحت سابقاً ، انما بطريقة أوسع بمعني أن يحوي سكنه على ثلاثة أو أربعه غرف وعلى نفس النظام شقق فى مبان متعددة الطوابق ، ويصح أن تكون أجور هذا الصنف من المساكن فى حدود ربح بسيط يقدر بنحو ١½ ٪ يزاد على مصاريف الصيانة

رابعا – يجب على الحكومه أن تسرع فى وضع التشريع اللازم بتكليف الشركات والمؤسسات العامة وخصوصاً التى مضي على تأسيسها مدة طويلة وتعهدها ببناء مساكن صحية لعمالها وموظفيها ذوى الدخل المحدود فى بحر مدة معقولة من الزمن أسوة بما ستسير عليه الحكومة فى بناء مثل هذه المشروعات السكنية .

خامسا – مساعدة مجالس المديريات ومدها بالاعانات الكافية لامكان تحقيق هـذه المشروعات السكنية فى معظم المدن فى بحر مدة قصيرة .

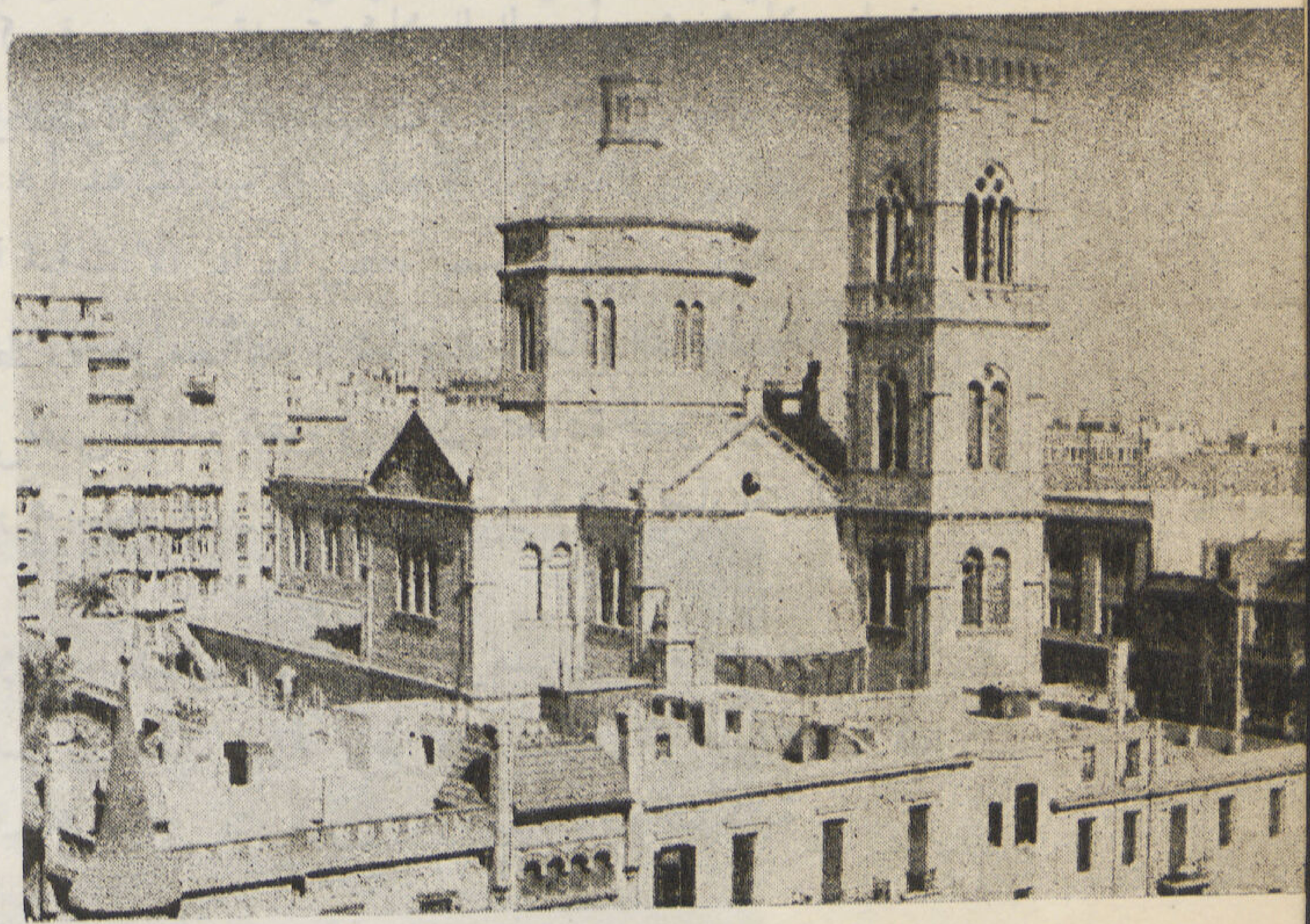
سادسا – تقوم مصلحة السكة الحديد باتمام ما بدأت به فى منطقه أبى زعبل لانشاء مدينة تضم كل ورشها وعمالها بمساكنهم وجميع مرافقهم من مدارس ومستشفيات وأسواق ووسائل انتقال ، وبذلك تعجل مصلحة السكة الحديد بحل الأزمة وتسهل اعادة تخطيط هذه المنطقة الهامه من مدينه القاهرة .

هذا مع العلم بأن عملية اسكان الطبقه المتوسطه ذات الأجر المعقول عملية مربحة للحكومة لتحويلها من مالها الاحتياطى ، ومن الممكن أن تدر ربحا لا يقل عن ١٠ ٪ . أفضل من ايداع الحكومه أموالها فى البنوك بفائدة صغيرة جداً .

وبهذه المناسبة يحسن أن يكتتب لفقراء العمال نصيب ثابت في المطاعم الشعبية ، ويشجعون بل ويكلفون على التردد على الحمامات والساحات الشعبية التي تم بناؤها لخدمة الأهالي ولا تصرف أجورهم الدورية حتى تتحقق هذه الأغراض . وسوف تعود هذه النظافة الاجبارية على الأمة بأحسن الفوائد منها تقليل الأمراض وتكاليف مقاومة الأوبئة ، علاوة على الحالة النفسية الجديدة التي يؤول اليها السواد الأعظم من الشعب متى أصبح نظيفا .

● الأزمة المزمنة

أما النوع الثاني من أزمة المساكن هو ما سميته بالأزمة المزمنة ، وهو مرض خبيث يحتاج الى مجهود شاق وعمل متواصل وتضافر الجهود المختلفة بين الهيئات والحكومة وهو نوع شامل ببلواه ومصائبه الأغلبية العظمى من سكان القطر المصري جميعه . هذه المشكلة المزمنة ليست نتيجة لاختلال طارىء في قوانين العرض والطلب تزول بزواله : انما هي وليدة اختلال أصيل في النظام الاقتصادي ، وهبوط فاحش في مستوى معيشة السواد الأعظم من الشعب . هي مشكلة أصل مصدرها حرمان وفقر . فالمشكلة اذن ليست مواد انشائية ، انما هي مشكلة اجتماعية واقتصادية على نطاق واسع .



● العلاج

انى اعتقد أن علاج هذه الأزمة المزمنة للمساكن لا يؤتي ثمرة إلا بعد تنفيذ هذه المقترحات الآتية وهي :—

١ — تأليف شركات تجارية للأراضي وأعمال البناء .

ان طبقة السكان ذوي الدخل المحدود كالموظفين والمستخدمين ومن في حكمهم لا يستطيعون شراء أراض قريبة من المدينة وذلك لارتفاع أسعارها الى قيم غير معقولة . ثم ان استطاعوا ذلك لسبب من الأسباب ودفع ثمن الأرض لا يتمكنون من تشييد البناء نفسه ، حيث أن ثمن المتر المربع في أى بقعة لم يصلها العمران والمجاري والرصف لا يقل عن جنيه . لذلك يجب العمل على تأليف شركات تجارية للأراضي والبناء تقوم بتقسيم

أراض واسعة الى قطع للبناء خارج حدود المدينة وبناء مساكن على حسابها وبيعها أو تأجيرها وتسليف الراغبين فى البناء بعد شراء الأرض أو مباشرة أعمال البناء بفائدة مناسبة ومساعدتهم على اتمام المباني.

وقد فكرت الحكومة أخيرا بالقيام بمثل هذا العمل المفيد حيث أقر مجلس الوزراء مشروع مرسوم خاص بتقسيم أرض مصلحة الأملاك الأميرية بحلمية الزيتون ومساحتها نحو ٢١ فدان وكذلك أرض بضاحية حلوان وقدرها ٣٠ فدان غرب وشرق السكة الحديد وذلك تمهيدا لبيعها للموظفين بشروط معينة تتعلق بطريقة الدفع والبناء طبقا لأحكام قانون تنظيم المباني رقم ٩٣ لسنة ١٩٤٨ وقانون تقسيم الأراضى رقم ٥٢ لسنة ١٩٤٠ واللوائح التنفيذية ولوائح التنظيم الخاضعة لها المباني والتقاسيم. ويا حبذا لو فكرت الحكومة فى بناء نماذج لهذه المساكن بتلك المنطقة بالشروط المنصوص عنها وبيعها للموظفين بالتقسيط لكى تعمل على سرعة تنفيذ الغرض الذي من أجله يتم تحقيق وتنفيذ ذلك المشروع.

٢ـ تيسير بيع الأراضى الحكومية والأميرية للأهالى.

يوجد كثير من الأراضي داخل كردون كل مدينة من مدن القطر ويقع على كاهل الحكومة تيسيرها وتسهيل بيعها للراغبين فى البناء وخصوصاً ذوى الدخل المحدود وذلك بتقسيم بعضها الى قطع وبيعها لهم بأسعار معقولة وبشروط خاصة بحيث تمنع هذه الشروط وصول هذه القطع الى أيدى المحتكرين.

ويا حبذا لو أتبعت الحكومة والمجالس البلدية والهيئات المختصة سياسة استملاك الأراضى الخالية الموجودة داخل وحول المدن حينما تكون أسعار هذه الأراضى معقولة القيمة وقبل أن تتناولها مشاريع التنظيم والتحسين والتجميل. والغرض من ذلك الضرب على أيدي المحتكرين والمضاربين من ملاك هذه الأراضي الذين يعمدون الى استغلالها حينما تقوم الحكومة أو البلديات بمشاريع التنظيم وتحسين تلك الأراضى فيما بعد والاستفادة من هذه الظروف ورفع سعرها الى حد لا يتصوره العقل.

وقد اتبعت مثل هذه السياسة الاستملاكية البعيده الحل فى كثير من الممالك الأوربية كالنمسا والمانيا وهولندة وبلجيكا وكانت من الأسباب المباشرة التي ساعدت على حملات السكن الصحى المنتظم التى قامت بها تلك الدول لحل مشكلة السكن بها. وقد تمكنت ألمانيا وحدها قبل الحرب الأخيرة من انشاء ما يزيد على ثلاثة ملايين مسكن خلال أربع سنوات دون أن تنفق على شراء الأراضى اللازمة لها سوى مبلغا بسيطا لم يتجاوز عشر الثمن الذي كان يجب دفعه لولم تكن البلدية الألمانية أتبعت مثل هذه السياسة الاستملاكية المشار اليها.

وقد رأينا فعلا أن انجلترا فى العام الماضى أتبعت مثل هذه السياسة وعدلت قوانينها بما يتفق ومصلحة الشعب وذلك للحيلولة دون استثمار المضاربين والمحتكرين من أصحاب الأراضي فى عرقلة هذه المشروعات السكنية.

٣ـ المستعمرات العمرانية.

يجب أن يكون تصميم مشاريع المستعمرات العمرانية المشار اليها في البند السابق على أساس عدة طوابق ليمكن الاستفادة من كل مساحة كافية من الأراضى الى أقصى حد يقتضيه المبنى. حيث أن مثل هذا التنسيق يتيح لنا فرصة التخفيض من تكاليف الأراضي في المستعمرات السكنية وخصوصاً فى تكالف التحسينات والمرافق العامة وانشاء الطرق وتوصيل المياه والمجارى والكهرباء وغير ذلك فان نفقاتها ستوزع على كل وحدة من وحدات السكن وبالتالى ستقل قيمة تكاليفها.

٤- تنسيق سياسة الهدم مع سياسة الانشاء .

يجب تنسيق هدم الأحياء الوطنية القديمة فى المدن للتجميل والتحسين والتنظيم مع سياسة الاسكان الصحي للطبقات ذات الموارد المحدودة أو الطبقات الشعبية بحيث توافق وتنسجم مصلحة هاتين السياستين .

والواقع أنه يجب قبل التفكير فى هدم الأحياء القديمة ، انشاء الوحدات السكنية لايواء العائلات التى ستهدم مساكنهم ، ومن المؤلم أن يحدث العكس فتهدم المباني فى الأحياء الوطنية قبل تحضير المساكن .

ان مشكلة هدم المبانى القديمة فى الأحياء الشعبية والتى تعتبر الخلية الفاسدة فى جسم المدينة حيث أصبحت هذه الأحياء مبعثا للأوبئة ومصدرا لجميع الأمراض وملجأ الاجرام والموبقات ليست من السهولة بمكان حلها بهدم المبانى القديمة فيها وانشاء مساكن صحية بدلا عنها . فعملية التطهير هذه لا يمكن أن تأتي نفعا ولا بديلا ، وما أتبع في الخارج قد لا يصلح مطلقا أن يتبع فى مصر وهى عملية Slum Clearance حيث أنه يتعذر اقتصاديا هدم تلك الأحياء وإعادة بنائها .

فالحل الوحيد لهذه العملة هو نزع ملكية هذه الأحياء واستبدالها بمناطق أخري خارج المدينة وبيع أراضي تلك الأحياء الى شركات عقارية كبيرة ، حيث يمكن تحويلها الى أحياء سكنية راقية تتفق وتتناسب مع وجود هذه المناطق فى قلب المدينة .

٥- الصناعات الكبيرة

منع الصناعات الكبيرة الجديدة من التركز داخل المدن ونقل ما يمكن نقله الى مراكز مناسبة من المدن حيث أن وجود مثل هذه الصناعات داخل المدن يسبب ازدحاماً غير مستحب فى أحياء العمال ويؤدي الى ارتفاع قيمة الأراضي والايجارات الى حدود غير معقولة فمنع تلك الصناعات يزيل ذلك الازدحام علاوة على أن وجود المصانع فى المدينة يقف حجر عثرة في الامتداد العمرانى .

٦- تخفيض أسعار مواد البناء وتشجيع أصحابها على التوسيع فيها

يمنع ارتفاع أسعار مواد البناء عدداً كبير من السكان من التفكير فى البناء نفسه . والواقع أنه لا يوجد مبرر مطلقاً لهذا الغلاء الفاحش غير قلة المواد الانشائية المحليه بسبب قلة عدد المحال والمصانع المنتجة لها وعدم استيراد بعض المواد والأدوات اللازمة لاعمال المبانى بحرية مطلقه من الخارج . فمواد البناء المحلية كالطوب والأسمنت والجبس والبلاط يمكن زيادة كمياتها بزيادة عدد المصانع وتشجيع أصحابها على التوسع فيها بعدة طرق مختلفة كالاعفاء من الضرائب والمساعدات الفنية والمالية وتيسير الحصول على الأراضي اللازمة لاقامة هذه المصانع الى غير ذلك من الوسائل المختلفة التى تشجيع أصحاب هذه المصانع على التوسع وزيادة كميات الانتاج.

أما المواد المستوردة من الخارج كالحديد والخشب والأدوات الصحية والكهرباء فيمكن تخفيض أسعارها بفتح الباب على مصراعيه لاستيرادها من الخارج واعفائها من الضرائب ولو لمدة معينة من السنين .

٧- مساحة الأراضى الصالحة للبناء

توسيع مساحة الأراضى الصالحة للبناء وتشجيع الأهالى على الاقدام على الانشاء والتعمير وذلك برصف الشوارع فى الأراضى المعدة للبيع الآن كمدينة الأوقاف مثلا الدقي وشارع الهرم وتوصيل المياه والمجاري والكهرباء إلى هذه المناطق وما يشابهها من عواصم القطر.

٨- سن التشريعات اللازمة

سن التشريعات اللازمة التى تساعد على تسهيل البناء وعدم تقييدها وكذلك التشريعات التي تساعد على الحصول على عمال مهرة وفنيين واخصائيين فى أعمال المباني كالبياض والاعمال الصحية والكهرباء مثلا وتحديد أجورهم بما يتفق مع مقدرتهم الفنية حيث أعتقد أنه بوجود مثل هذه القوانين يمكن تسهيل عملية البناء .

ويجب أن يكون معلوماً أن القاء مثل هذه المسئوليات على عاتق الحكومة وحدها فقط دون جهود متقابلة من الجمهور نفسه أمر غير منطقى وغير عملى لا يمكن أن يأتى بالفائده المرجوة ويجب أن يكون التعاون بين الشعب والحكومة .

٩- الاستفادة من صناعة المواد الجاهزة فى انشاء المساكن الجاهزة والمرافق العامة

لماذا لا نستفيد من الدراسات والابحاث المختلفة والتجارب العديدة التي طالعتنا بها الصحف والمجلات الفنية الاجنبية عن مواد جاهزة مصنوعة داخل المصانع لاستعمالها في انشاء المساكن الجاهزة

لماذا لا نستفيد منها ونطبق ما يلائمنا في مصر لحل مشكلة بناء المساكن ولدينا من الفنيين والمهندسين النوابغ من لا يقلوا كفاءة ومقدرة وعلماً عن اخوانهم الاجانب . أمامنا مشروعات عمرانية ضخمة تحتاج الى سرعة التنفيذ والاقتصاد في النفقات والدقة في العمل . لماذا لا تبنى مستشفيات الانكلستوما والمجموعات الصحية ودور الدعاية والوحدات الزراعية والمدارس ومساكن العمال المؤقتة من هذه المواد الجاهزة . ؟

ربما يعترض البعض على هذه المواد الجاهزه بقولهم أنها لا تلائمنا ولا تتفق مع احتياجاتنا ومطالبنا ولكنني أعتقد على الأقل ان هناك مجالا واسعاً للسعي في تنظيم صناعات مصرية من هذا النوع تؤيدها الحكومة وتشرف عليها لتساعد في حل مشكلة المساكن على أساس الاستفادة من المواد المحلية ومجهود العامل المصري .

وقد بحث زميلي الدكتور سيد كريم موضوع المباني بالطرق المجهزة السريعة في مذكرة ضافية وهى المنشورة في المقال السابق أوضح فيها الطرق المختلفة التى استعملت فى أوروبا لانشاء المساكن الجاهزة .

١٠- الجمعيات السكنية

لا شك أن انشاء جمعيات سكنية على نظام الجمعيات التعاونية سيكون لها تأثير فعال في حل أزمة المساكن ، وإذا علمنا أن في انجلترا حوالى ٢٥٠ جمعية من هذا النوع لوجدنا الدليل الساطع على نجاح هذه الجمعيات في تحقيق أهدافها .

تؤلف جمعيات السكن من الأفراد المحتاجين للمساكن أو أصحاب المصانع والمعامل والشركات والهيئات التي تكرس نشاطها للخدمة الاجتماعية بمشاركة السلطات الحكومية أو بدونها وهدفها انشاء المساكن الصحية الحديثة أو بالعمل على زيادة ونمو الضواحى في الأراضي الخالية ، أو بتحسين مساكن قديمة ومساعدة أصحابها وتأمين الوسائل التي يتطلبها السكن الصحي .

وتنقسم الجمعيات السكنية الى أربعة أقسام : .

١ - جمعيات سكن لتمليك المساكن لأفرادها أو لتأجيرها لهم .

٢ - جمعيات سكن لعمال المصانع .

٣ - جمعيات سكن للخدمة الاجتماعية .

٤ - جمعيات سكن تعاونية .

انني لا أدعى انني قد وصلت الى النهاية فى تحليل ودراسة وعلاج هذا الموضوع الشائك بتلك المذكرة المختصرة ولكني أعتقد على الأقل أنها ترسم لنا الخطوط الأولى لبحث وعلاج هذه المشكلة التي تحتاج الى تضافر الجهود والتعاون التام بين الحكومة والشعب واخلاص القائمين بالاصلاح وذلك للعمل على حل هذا الموضوع العام .

توفيق احمد عبد الجواد

السالفـــــرسيت

السائـل والمسحـوق

مادة لوقاية الأبنية من المياه والزيوت والمواد الدهنية

السالفرسيت مادة معدنية مسحوق وسائل يسهل خلطه مع الأسمنت فيزيد من تحمله فى الضغط والشد ونفاذ المياه وذلك ماشهدت به الهيئات العالمية ومعمل ابحاث الخرسانة بكلية الهندسة بالجيزة وقد جاء في تلك الشهادة أن إضافة مادة السالفرسيت تقوي الأسمنت :

أولا : فى الضغط بنسبة ١٥ ٪ بعد ١٤ يوماً و ٢١ ٪ بعد ٢٨ يوماً .

ثانياً : فى الشد بنسبة ٢٦ ٪ بعد ٢٨ يوماً .

ثالثاً : فى مقاومة نفاذ المياه .

ومن استعمالات مادة السالفرسيت الشائعة :—

١— فى تعبيد أرضيات المصانع ومحطات قوى الغاز والكهرباء وأرصفة المحطات والجراجات ومعامل التكرير والسلخانات والمغاسل والحمامات ومصانع البيرة ومعامل الألبان .

٢— في الطرق المسلحة وأرضيات وأرصفة الشوارع المسلحة وما شاكلها .

٣— فى أعمال توصيل المياه والري والمجارى وفي مقاومة الفيضانات وتطهير القنوات والجسور الأهوسة والغرف السفلية .

٤— فى صم سطوح المبانى وصم جميع الأسطح المسلحة .

٥— فى سد الشقوق ومنع تسرب المياه على شكل نافورات أو فوارات .

٦— وقاية أرصفة الموانى والأبنية التي تتعرض للمياه المالحة .

٧— وخزانات المياه والزيوت .

وبالاختصار فان استعمال مادة السالفرسيت مع المسلح يعطي الفوائد الآتية :—

١— يصبح المسلح كالحجر الصوان .　　٢— لايتلف .

٣— يصبح اصم لاينفذ منه الماء ولا المواد الدهنية أو الزيتية ولا العصير النباتى الذي من شأنه إذا اختمر أن يشقق الأرضيات أو يشقق ضهاره المسلح .

٤— باتحاد السالفرسيت مع الأسمنت يمنع تفتت البناء وبالتالى لا يتكون منه غبار .

٥— يقاوم تمدد وتقلص المسلح .

ويستعمل السالفرسيت في جميع بلدان العالم وخصوصاً في انكلترا وفرنسا وفى المجاري بانكلترا ومجاري باريس واستعملت فى موانى انكلترا لحفظ الأرصفة من تأثير الماء الملح .

وقد استعمل السالفرسيت فى أرضية جراج فورد بأرض سموحة بالاسكندرية وكذلك فى مصانع شركات نسيج بنك مصر فى كفر الدوار وفي المباني المعهودة الى شركات رولان وسبيكو وغيرها فى مبني شركة ماتوسيان ويستعمل فى قناة السويس .

الخزان الأزرق
ساحر يمنحكم الراحة
هذا المطبخ الحديث يوفر
عليك ياسيدتي متاعب العمل المنزلي
يكفي أن تديري مفتاح الغاز لكي
يشتعل اللهب لطهي الطعام أو لتسخين
المياه بكثرة للحمام أو لحفظ الطعام
في الثلاجات طازجا لمدة طويلة.
كل ذلك بفضل هذا الخزان الأزرق
الذي يحتوي على "شل بوتاجاز"
"الغاز المعبأ في خزانات" إنه مفتاح الحياة السعيدة
شل بوتاجاز

بوية
"دولكس"
للزخرفة

'DULUX'
DECORATIVE FINISHES

لاتجارى فى قوة احتمالها

رجال المعمار والزخرفة فى كافة انحاء العالم يستعملون بوية «دولكس» للزخرفة . فقد امتازت على جميع البويات بمتانتها الفائقة وقوة احتمالها وقد ثبت ذلك بالدليل الملموس فى كثير من البلاد الحارة . وتمتاز «دولكس» بأنها تستعمل للاشغال الداخلية والخارجية كما تمتاز برونقها الذى يخطف النظر وبسهولة تنظيفها وبأنها لا تتشقق او تتكسر بمرور السنين . ويمكن استعمالها برشاشة او فرشاة . صمم على استعمال «دولكس» لمبانيك فهى اجمل منظراً وأطول عمراً.

توجد بويات صنع .I.C.I (آى سى آى) لجميع الأغراض

العلامة المسجلة لشركة
آى سى آى ليمتد
لندن انجلترا

تحصل على طلباتك من دكان .I.C.I (آى سى آى) لبيع القطاعى
القاهرة : ٢١ شارع الانتكخانة (عمارة جروبى)
الاسكندرية : ناصية شارعى سيزوستريس والعطارين

ICI

الصناعات الكيماوية الأمبراطورية (مصر) شركة مساهمة

P 2

س . ت ١٣١

فابريقة سجاير الشركة الشرقية بالجيزة « ماتوسيان » وبها خمسة مصاعد كبيرة منها مصعدان للركاب وثلاثة للبضائع (منها ثلاثة تحت التركيب)

كذلك توجد مصاعد « ماريات وسكوت » فى المبانى العامة الآتية :—

سراى القبة العامرة

مصحة العباسية « ٧ مصاعد »

مصحة حلوان « مصعدان »

مصلحة السكة الحديد

وزارة الاشغال العمومية

وزارة الشئون الاجتماعية

وزارة الخارجية

وزارة المعارف العمومية

مخازن السكة الحديد

شركة سوكونى ڤاكوم

مستشفى الاطفال بالمنيرة

مستشفى الأنجلو امريكان بالجزيرة

مستشفى فؤاد الاول « ٣ مصاعد »

مستشفى الليدى كتشنر « ٤ مصاعد »

مستشفى جمعية الهلال الأحمر المصرى

محطة طنطا « ٤ مصاعد للبضائع »

مستشفى منوف المركزى « تحت التركيب »

معمل المصل واللقاح بالعجوزة « تحت التركيب »

معمل الالبان الجديد « بكلية الزراعة »

الوكلاء

توماس كوك وولده ليمتد

بولاق

تليفون ٤٦٤٢٢ / ٤٦٤٢٣

مصاعد

ماريات وسكوت

THOS. COOK & SON Ltd.

BOULAC ENGINEERING WORKS

Tel. 46422 / 46423

SOLE AGENTS FOR

MARRYAT & SCOTT Ltd.

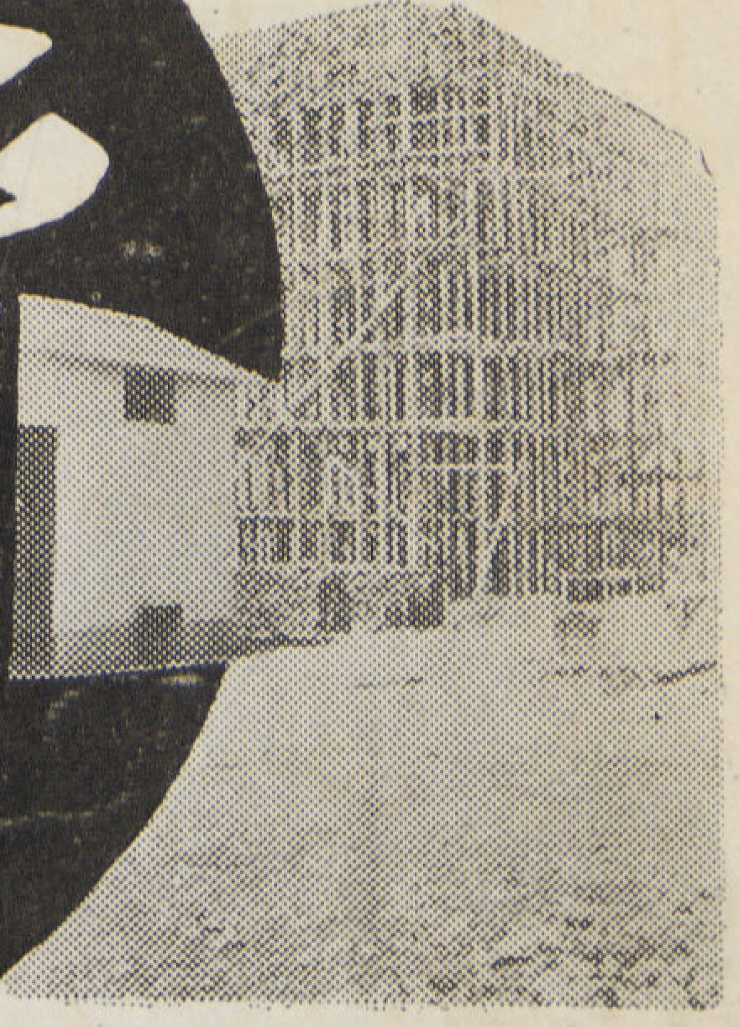
LIFT MANUFACTURERS

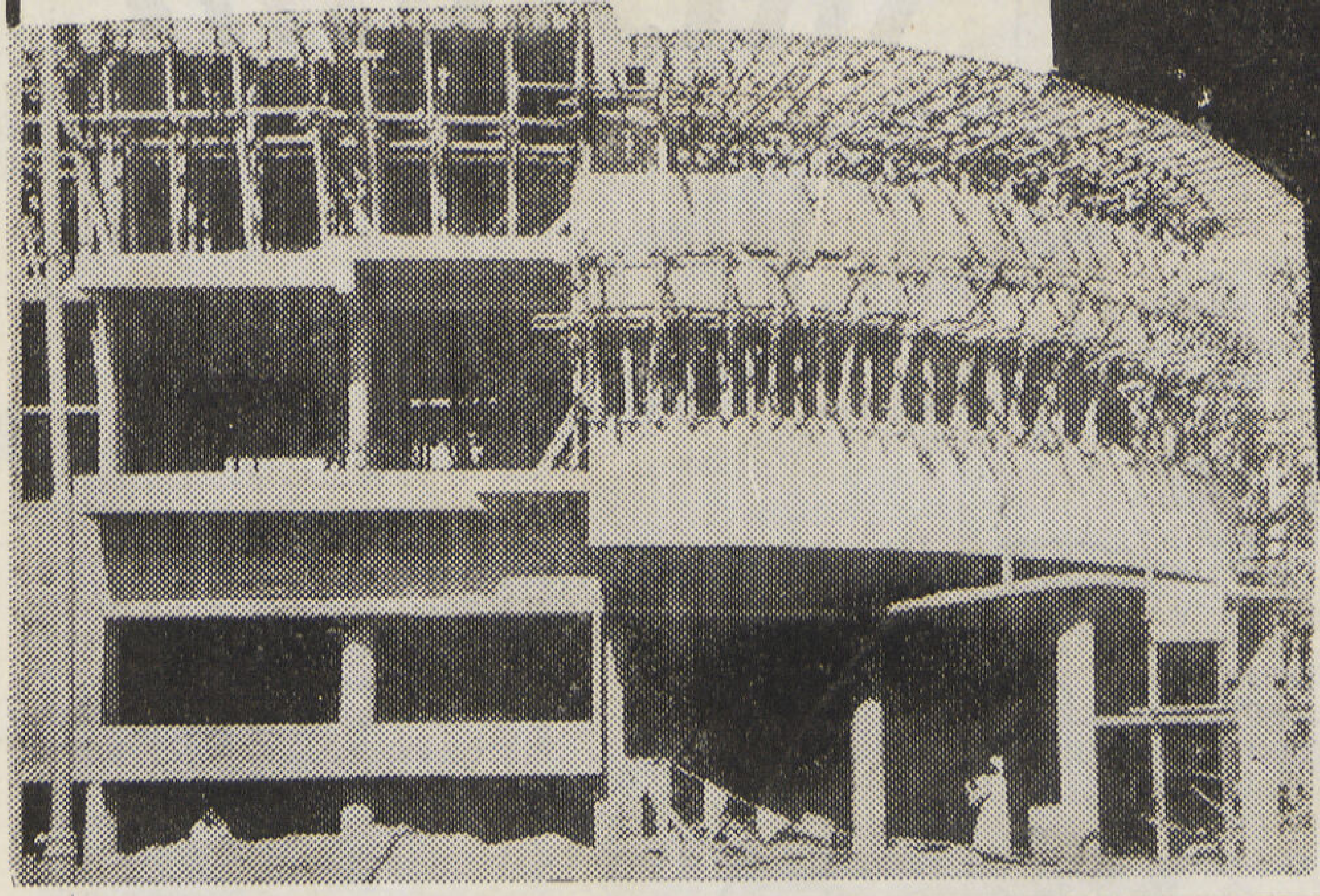
ENGLAND

MISRAIR
١٩٣٢ ١٨ ١٩٥٠
عاماً
في خدمة الطيران العالمي
شركة مصر للطيران
القاهرة : ميدان ابرهيم باشا
تليفون ٤٧٢٥٦ ٤٧٧٣٥ ٥٦٩٢٩
الاسكندرية : ميدان سعد زغلول
تليفون ٢٠٧٧٨ ٢٤٢٠٣
بورسعيد : شارع فؤاد الاول
تليفون ٢٨٧٠
وجميع مكاتب السياحة المعتمدة

محمد حسن دُرة
مهندس

مقاولات عمومية





٢٦ شارع مسرة بشبرا تليفون ٤٥١١٢

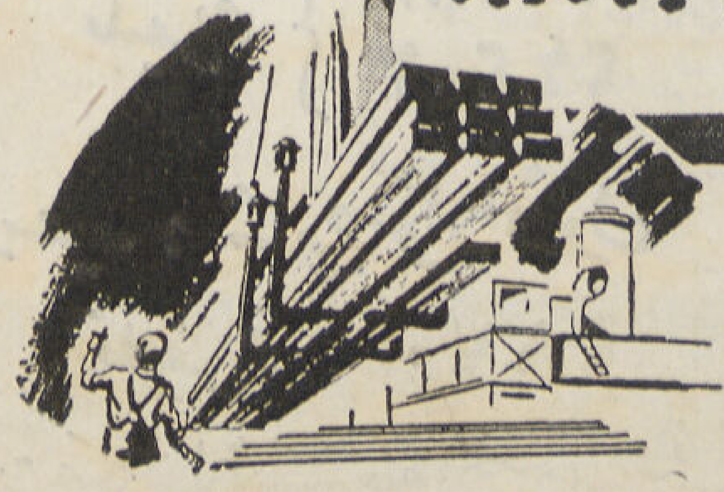
عمارة إميل زيدان على شارع شامبليون وماريت باشا

جميع أعمال النجارة

من

أبواب
وشبابيك
ودواليب

قام بتنفيذها......



محمود أحمد قرشي وأولاده

١٩ شارع حسين شاكر بالجيزة تليفون ٩٧٧٨٢ س.ت ١٠٤٠٢

قبلان اخوان وشركاهم

مقاولون

أعمال صحية ومياه ساخنة وتدفئة

المركز الرئيسي

الأسكندرية "٥٥" شارع ابي الدرداء

صندوق بريد رقم ١٩٩٢ س ت ١٩٤٣

تليفون { ٢٤٧٣٤ ، ٢٩٠٣٥

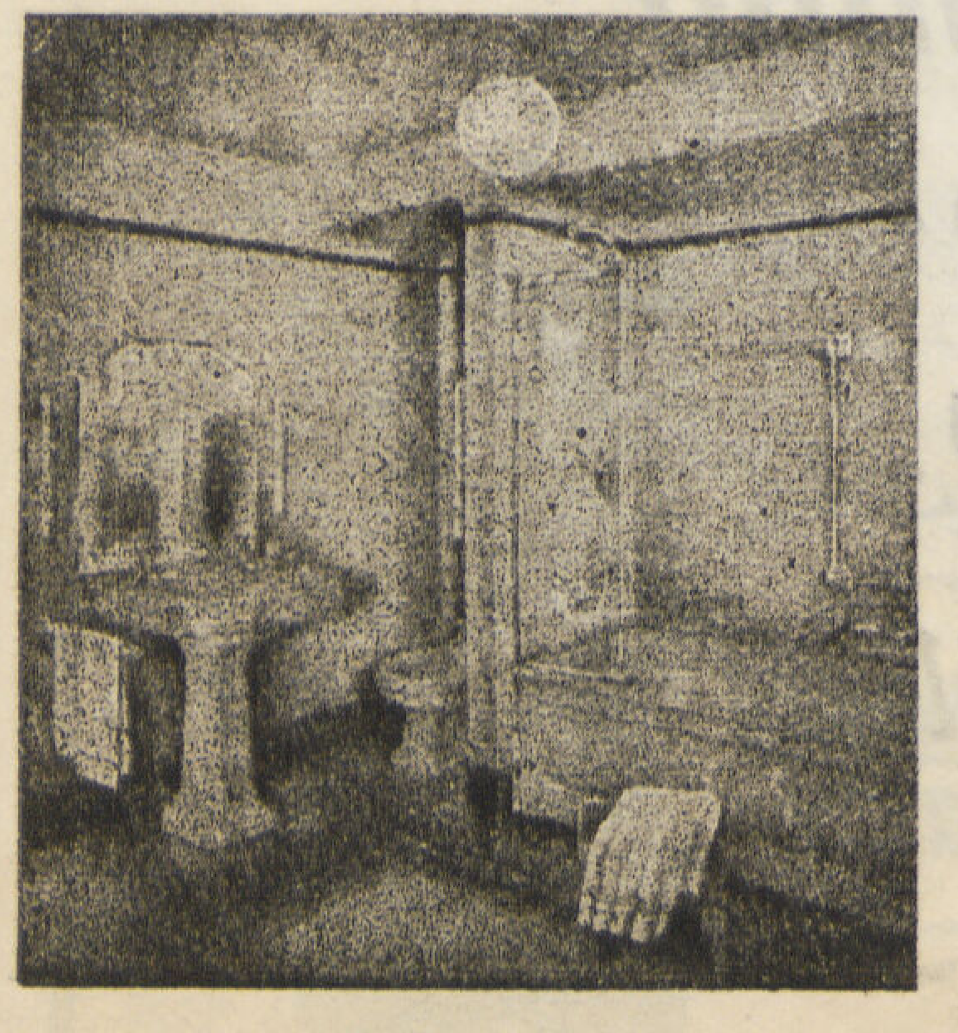
فرع القاهرة

٩ ، ١١ ، ١٣ ميدان قنطرة الدكة

صندوق بريد رقم ١٦١٦ س ت ١١٨٤٢

تليفون { ٧٧١٢٠ ، ٧٧٠٢١ ، ٥٨٨٢١

TWYFORDS



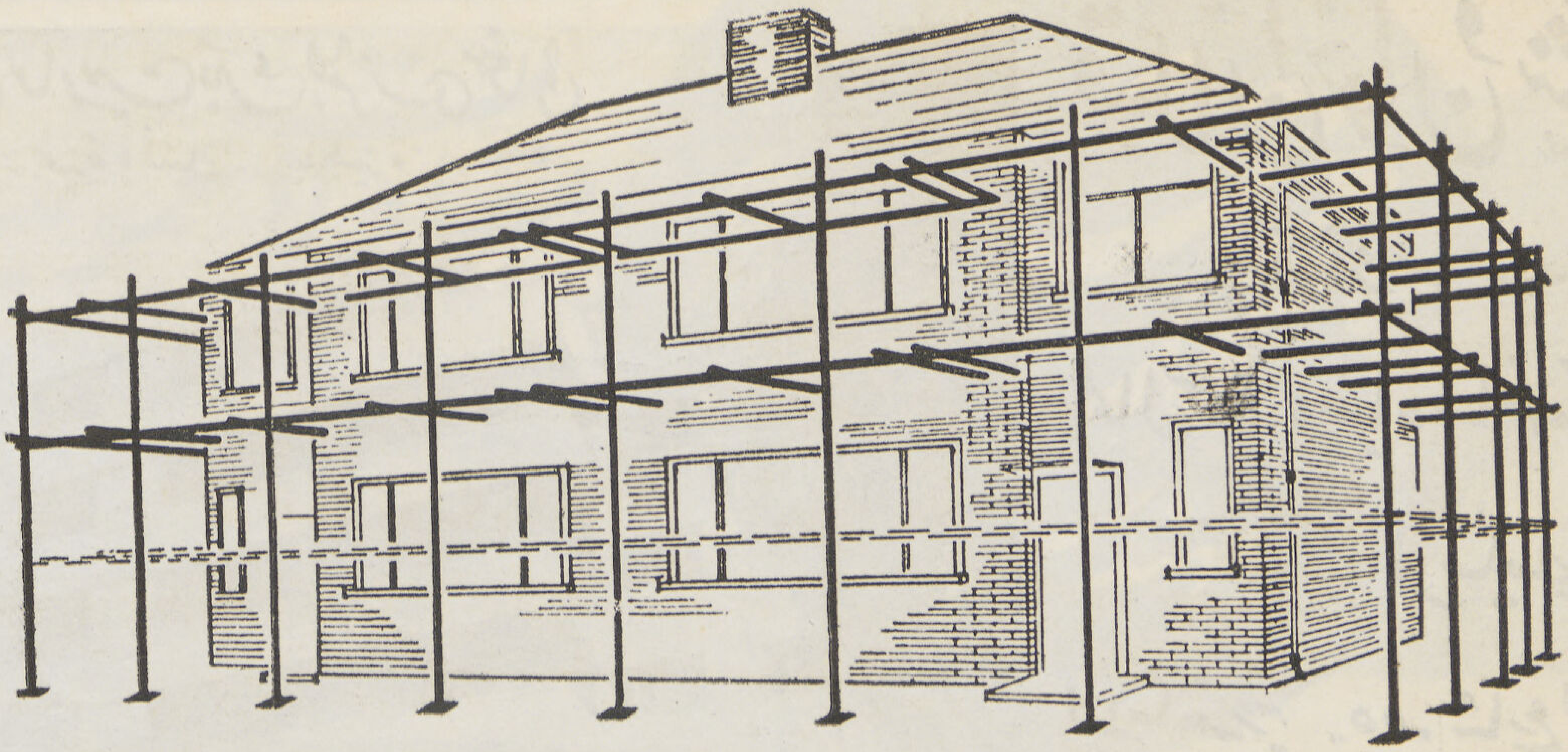
وكلاء عن فبارك

توايفورد للأدوات الصحية

كاروف لصناديق الطرد ومواسير الزهر

هارتلي اند ساجدن ليمتد للغلايات ماركة الوردة البيضاء " هوايت روز " وقازانات البخار

يورك للولاعات الأتوماتيكية



السقالات المعدنية ماركة Norstel وهى من مزيج غير قابل للصدأ . طويلة العمر
رخيصة الثمن . اطلبوها من شركة أساسات « فيبرو » الميكانيكية

الادارة العامة : ٢٥ شارع سعيد الأول بالاسكندرية : ادارة القاهرة : ٢٨ شارع فؤاد الأول

تليفون ٢٤٧٨٦ تليفون ٥١٥٨٢

Larssen Steel Sheet Piling

Larssen Steel Box Piling

أحجز ما يلزمك عام ١٩٥٠ من الستائر الحديدية من الآن لدى شركة
أساسات « فيبرو » الميكانيكية « ٢٨ » شارع فؤاد الأول بالقاهرة . فهى وكيلة
The British Steel Piling Co. Ltd. التى تصنع ستائر
لارسن ذات الشهرة العالمية وتقوم ايضا بعملية دقها

Rampe d'escalier en Cristal

"SECURIT"

Les meilleurs architectes du monde entier emploient dans leurs constructions les cristaux à haute résistance

"SECURIT"

et les verres à vitres isolants de la chaleur, du froid et du bruit

"TERMOLUX"

Adressez vous à la :

ALEXANDRIA GLASS & PORCELAIN FACTORY

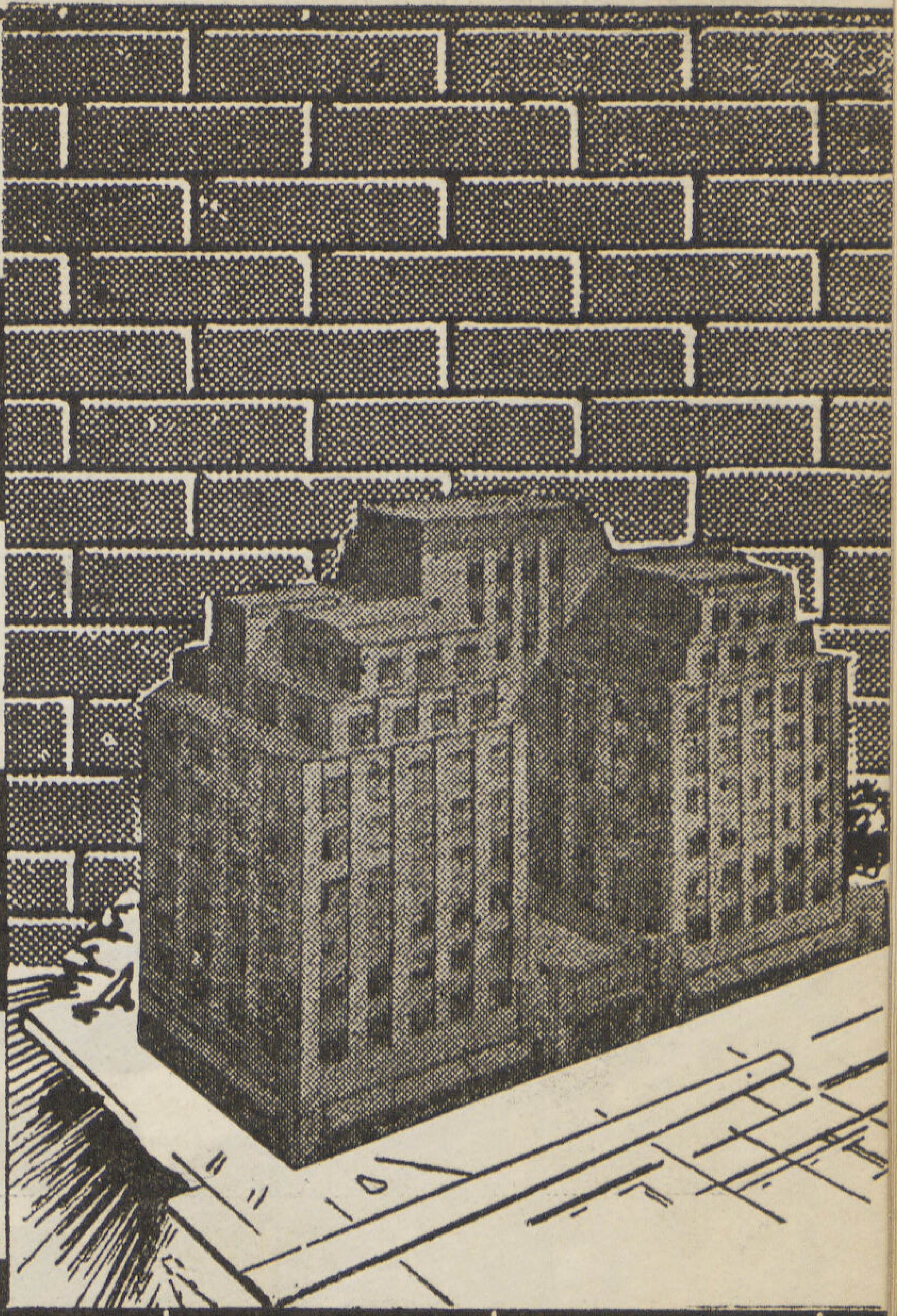
S. A. E.

ALEXANDRIE:
25, Rue El-Mufattich
El-Hadra
Tél. 71609

LE CAIRE:
4, Rue Zaki
Tewfikieh
Tél. 43547

مصانع طوب العسال تقدم

أجود وأمتن أنواع الطوب الأحمر فى الشرق التى حازت رضاء المهندسين والمقاولين والملاك منذ ٥٠ سنة



مكاتب البيع : ٩٦ شارع فؤاد الأول بولاق تليفون ٥٢٣٣٩ س ت ٢٥٩١

توكيل السويس : محمود الحداد تليفون ٤٢٣

جاك ف. كوهين

واخيه ليون وشريكهما

تجار ومقاولون اشغال الأسفلت والمادة العازلة لمنع الرطوبة والمطر

١٠ شارع بورصة بالتوفيقية بالقاهرة

تليفون ٥٧٠٦٨ سجل رقم ٢١٨١٨

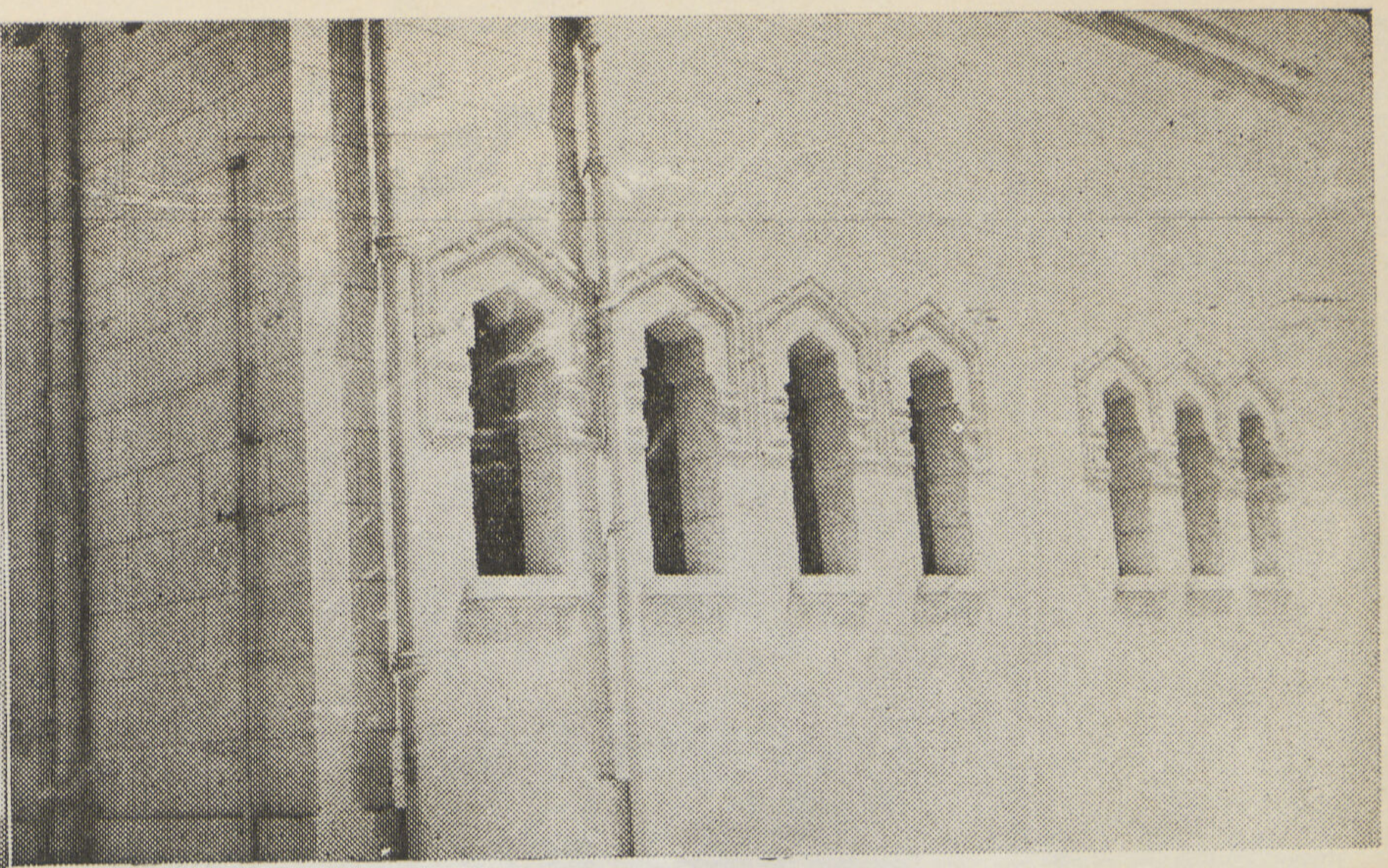
المحل مستعد لتوريد وتركيب ومبيع أسفلت أقراص - بيتوم - خيش مقطرن - ورق مرمل مقطرن - لباد مقطرن - مشمع أحمر وأخضر - شمع بيتومين وخلافه

إن وسائل العلم الحديثة تفتح جميع السُبل أمامنا ، فالآلات تشق الطرق الجديدة التى تيسر عبور الجبال الشاهقة ، وماكان ليتم هذا بغير الخرائط والتصميمات . وما كان ليحدث هذا لولا وجود القلم ، فهو الأداة التى تقوم رغم بساطتها بنصيب مشكور فى هذا التقدم الصناعى المعاصر

كل خبير فنى يلتزم الدقة فى جميع أعماله يستعمل طرسنا القلم الثمين

كوهى نور

KOH-I-NOOR L. & C. HARDTMUTH



جانب من مبنى المسجد

مسجد حرم المتيني باشا بشارع سليم عبده
بالعباسية

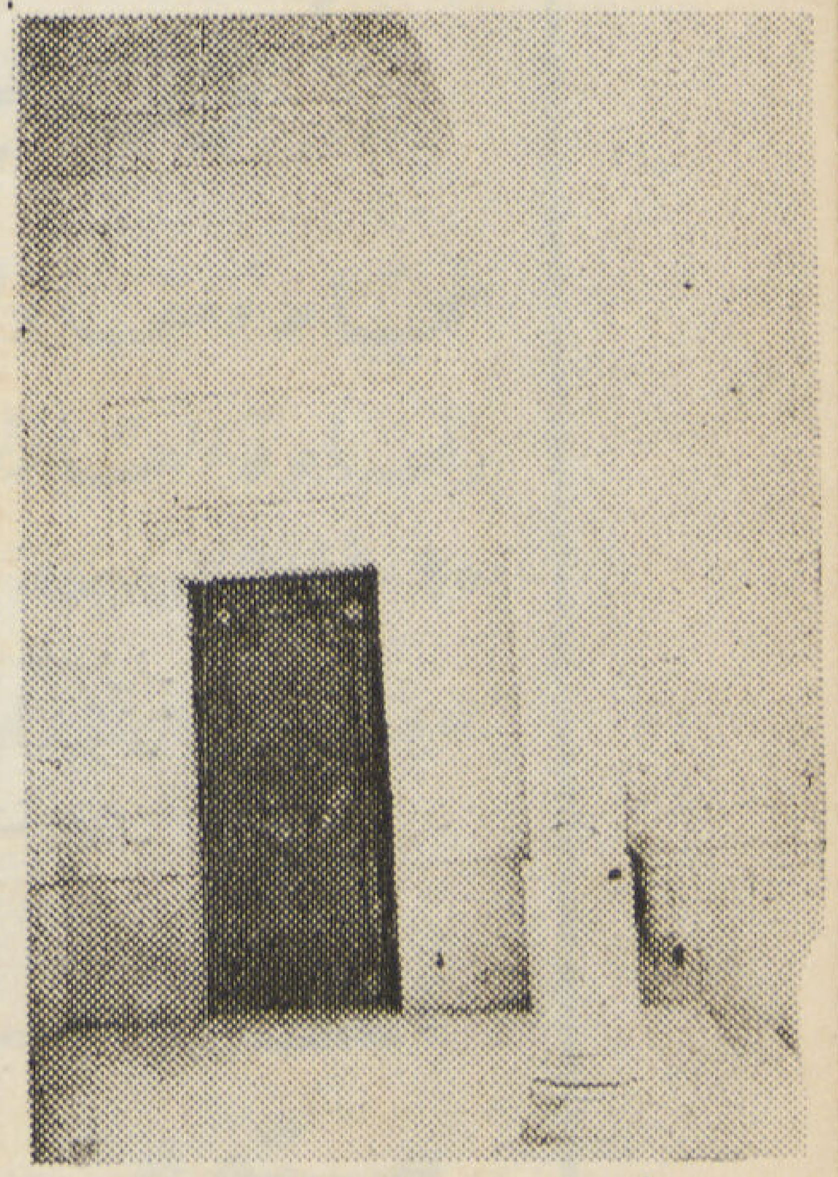
المهندس المعماري : الأستاذ علي خيرت

مقاولة وتنفيذ

الحاج سيد عبد النبي

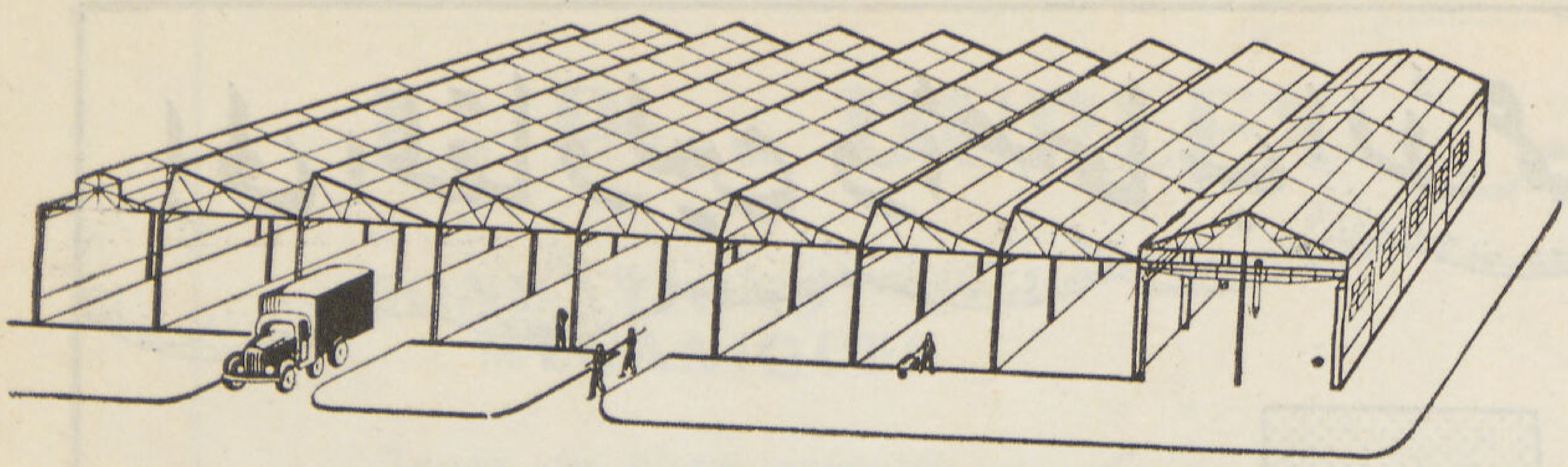
مقاول عمومي

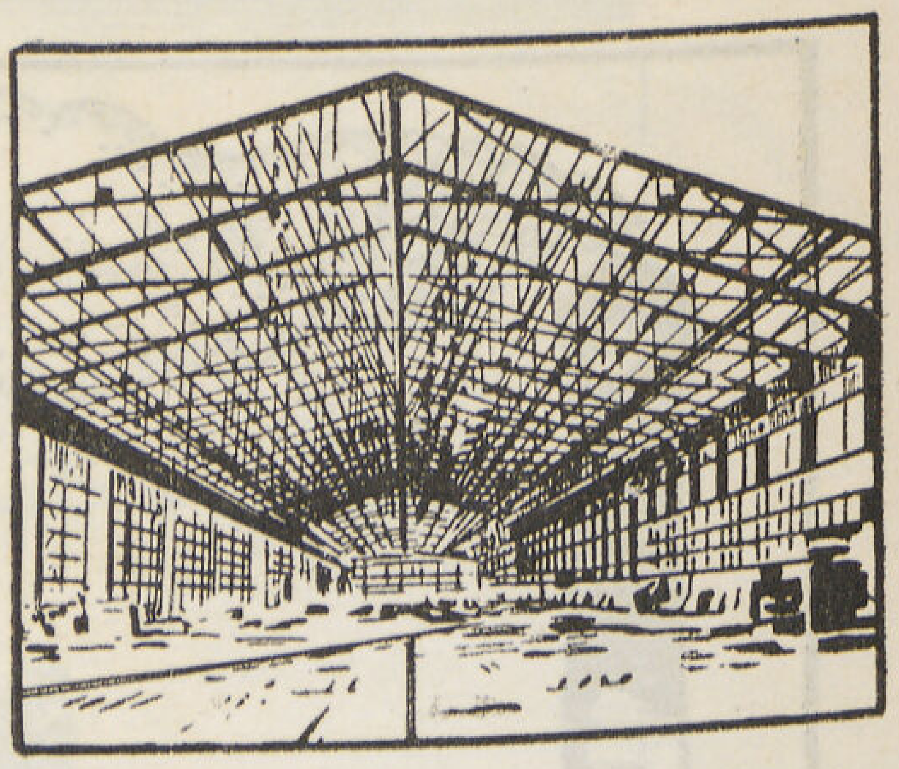
القبلة والمنبر



مدخل دورة المياه

٣٢ ميدان السيدة زينب تليفون ٤٠٦٠٠ س ت ١٢١٣٦





مصانع فورد بالاسكندرية

كافة الأشغال المعدنية

اسعار مناسبة . تنفيذ سريع ودقيق

مكتب فني - دراسة المشروعات - استشارات .

شركة الدلتا التجارية

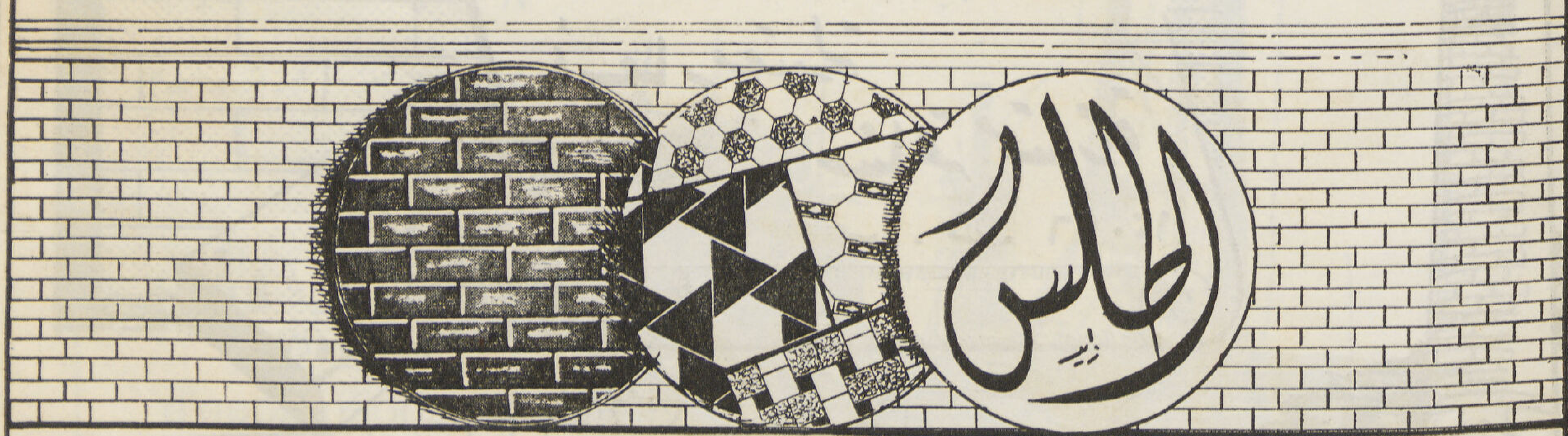
شركة مساهمة مصرية

DTC IDEAL WORKS

مصانع ايديال بشبرا تليفون ٧٧٢٥٥

س . ت - ٥٨٤٩٧

٩/٥١ - الشرق للاعلان



الشركة الهندسية للتجارة ومواد البناء

- ضمان المباني
- جودة الصناعة
- مستحدثات الفن
- دقة المواعيد

توفر لك

بلاط وطوب اطلس

٥ شارع قصر النيل امام نادى السيارات الملكى

ت : ٥٩٢٥٧

مجلة العمارة

إلى المقاولين وأصحاب الأعمال
مصانع طوب
السيد الغنانى محمود
بركة السبع منوفية تليفون ١٤
جزيرة الذهب بالجيزة تليفون ٩٤١٦١
أسعار معتدلة
صناعة ممتازة
س. ت. ١٢٠٩٦
الغنانى

Le Pieu DUPLEX خازوق دوبلكس

FONDATIONS MECANIQUES أساسات ميكانيكـــية

Types de pieux exécutés par nos machines. نماذج الخوازيق المصنوعة بماكيناتنا

- MONOPLEX مونوبلكس
- DUPLEX دوبلكس
- TRIPLEX تريبلكس
- QUADRUPLEX كودروبلكس

Profondeur maxima 20 m الحد الأقصى للعمق ٢٠ متر

١٩٠٨ — ١٩٥٠

هى خلاصة تجربة وخبرة

٤٢ عامـاً

1908 - 1950

42 ans d'applications et perfectionnement

شركة المبانى المصرية المساهمة "ايجيكـو"

مصر : ١٠٦ شارع محمد بك فريد (عماد الدين سابقاً) - ت ٥٣٦٩٥ اسكندرية : ٣٤ شارع صفيه زغلول - ت ٢٨١٥١

Société Anonyme Egyptienne de Constructions "EGYCO"

LE CAIRE : 106 Rue Mohamed Bey Farid (Ex. Emad El-Din) Tél 53695

ALEXANDRIE : 34 Safia Zaghloul, Tél. 28151

بنك مصر

علي س

شركة مساهمة مصرية

يؤدي جميع أعمال البنوك

للبنك فروع ومكاتب ومندوبيات بأهم مدن القطر المصري

وله مراسلون في جميع أنحاء العالم

قسم صندوق التوفير : يشجع على الاقتصاد والادخار

قسم تأجير الخزن الحديدية : الايجار بشروط مناسبة

مؤسس الصناعات الكبرى وشركات « مصر »

مركزه الرئيسي ١٥١ شارع محمد بك فريد (عماد الدين سابقاً) س.ت. ٢ القاهرة

فرع الاسكندرية : ١٩ شارع طلعت حرب باشا

قامت
شركة القاهرة للأشغال الحديدية

أنور عمار وشركاه

١ شارع أبو طالب ـ بولاق ـ مصر تليفون ٥٧٥٢٥ ٥٤٦٠٢

سجل تجارى رقم ٦٥٠٩٤

بعمل

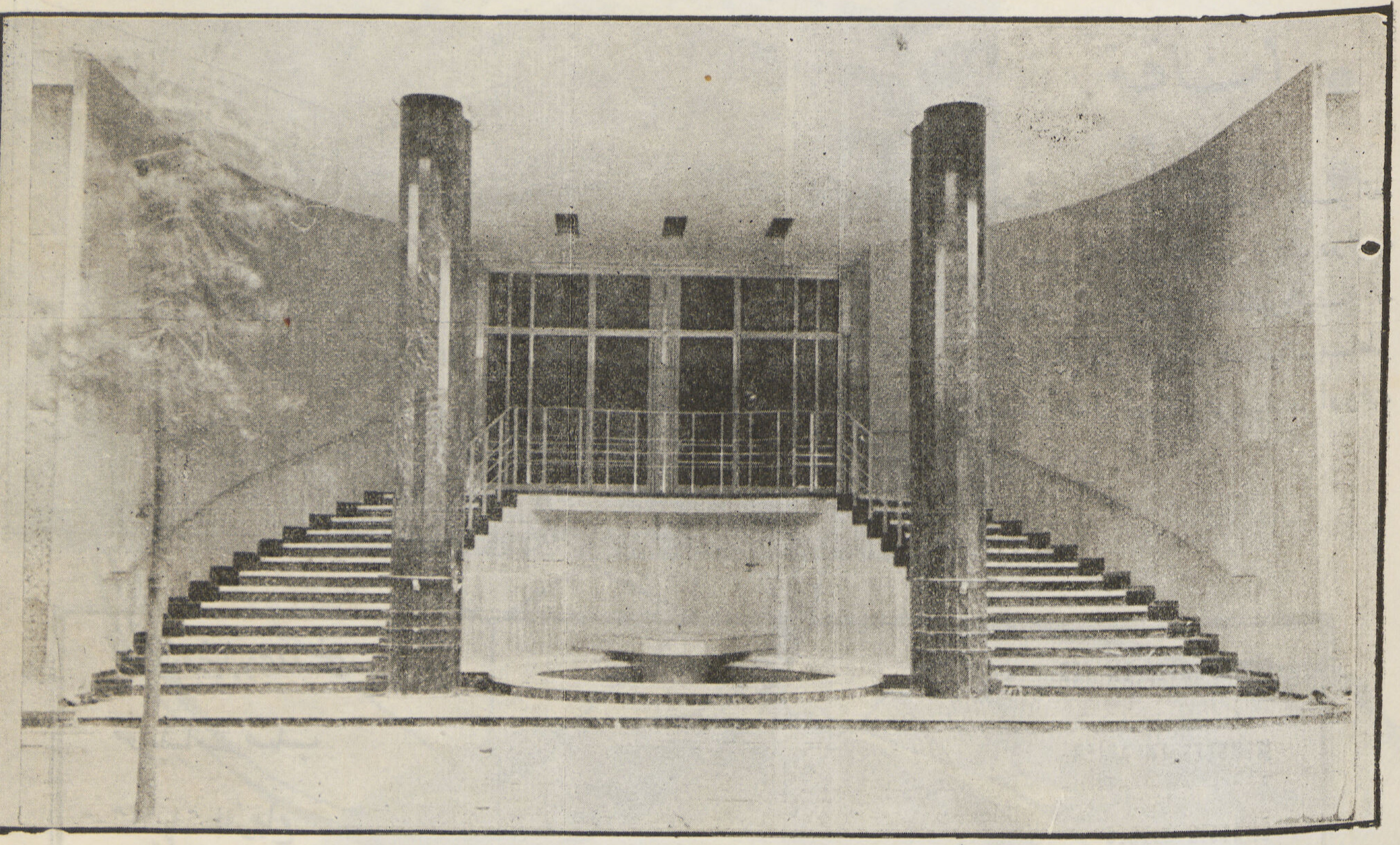
شبابيك كريتال ودرابزينات سلالم

وسلالم معدنية وحديد زخرفي

بعمارة

ازيس "بقصر الدوبارة"

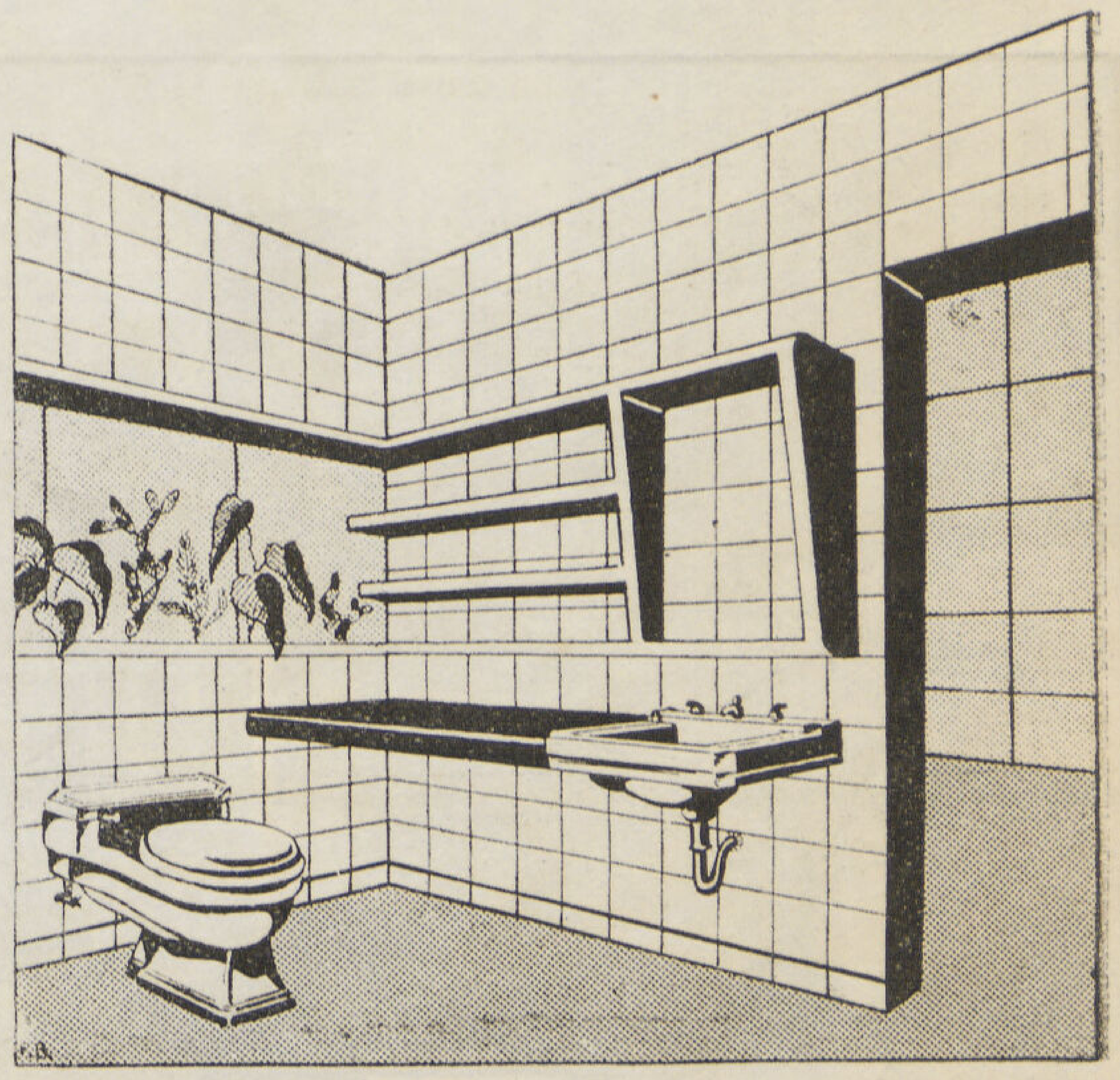
شركة مصر للمناجم والمحاجر
إحدى مؤسسات بنك مصر
تليفون ٥٩٥٦٥ ص. ت ٢٨٣٢٣



عمارة شركة الشمس « بقصر الدوبارة » ـ أعمال الرخام من عمل
شركة مصر للمناجم والمحاجر
رخام التكسيات للواجهة « ترافرتينو » ـ رخام التكسيات للأعمدة
أخضر ألبى « فيردالبى » ـ الدرج من رخام بياستراتشا للنائمة وفيردالبى
للقائمة ـ الأرضيات من رخام بياستراتشا ـ تكسية الواجهة
وسط الشبابيك « بردليو »

المكتب الرئيسى : ٢ شارع معروف القاهرة ت ٧٧٥١٢
القسم التجاري والمعرض: ٢٦ - ١ شارع سليمان باشا بالقاهرة ت ٢٦٣٦٦
محل البيع بالقطاعي : ٢٤ شارع سليمان باشا
الاسكندرية { مكتب ١١ ميدان محمد علي
معرض ٢٢ شارع فؤاد الأول }
المصانع { بشبرا الخيمة ت ٠٥٣٩٥
بجزيرة بدران بمصر ت ٤١٤٧٦ }
س.ت ٠١٢٢٩

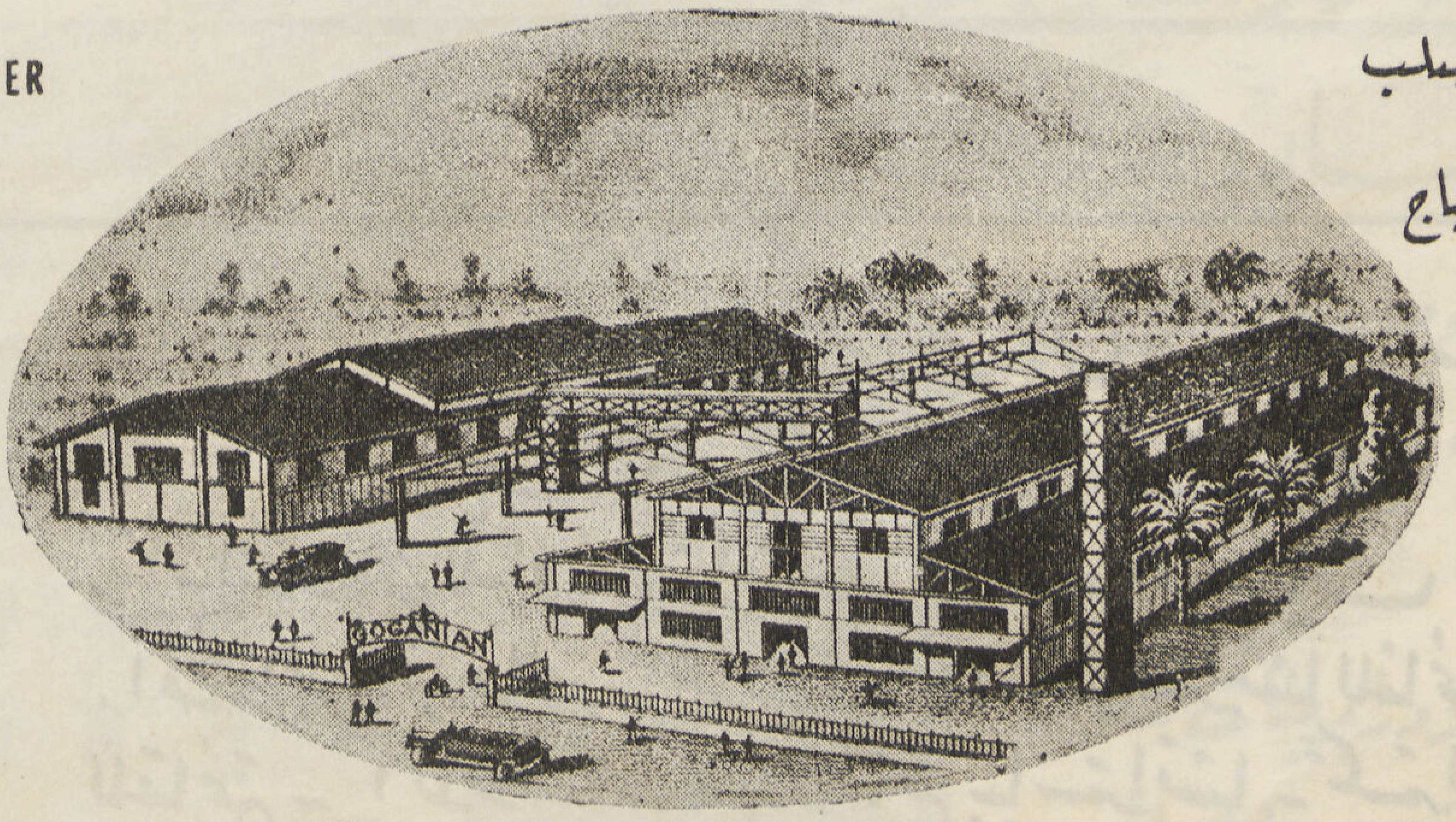
راس المال المدفوع ٤٨٠٠٠٠ جنيه



لانتاج الأدوات الصحية - بلاط بلاستيك لحوائط الحمامات والواجهات - مقاعد للادبخانات - ارفف دواليب وأجزاخانات - شماعات للفوط - أدوات كهربائية - مفاتيح برزات نجف - بلافونيرات وكذلك أدوات هندسية - مساطر ومثلثات أدوات المكاتب - لعب للأطفال أدوات للزينة - أدوات للدعاية والهدايا - أدوات منزلية الخ .

CHARPENTES EN FER
MEUBLES EN ACIER
CHASSIS VITRES
FER FORGE
FONDERIE

ابواب وشبابيك معدنية
موبيليات صلب
شاسيهات للزجاج
حديد مشغول
سباكة



A. Goganian & Co.
USINE DE CONSTRUCTIONS METALLIQUES
4, Rue Maamal El Saboun (Mahmacha) Ghamra
B. P. 211 Le Caire — R.C.C. 55597
Tel. 59182 — 50212

اجوجانيان وشركاه
ورشة للأشغال المعدنية
وشارع معمل الصابون (مهمشة) غمرة بمصر
تليفون ٥٩١٨٢ — ٥٠٢١٢
ص . ب ٢١١ مصر — س . ت ٥٥٥٩٧

- قوة
- متانة
- أناقة
- جمال

اذا رغبت في اجود أنواع البناء فلا تتردد في اختيار أجود أنواع الطوب
الذى تقدمه لكم
شركة الطوب الرملى

كولدير

شركة هندسة التبريد وتكييف الهواء - مصر

ش. م. م.

على اتم استعداد لامدادكم بكافة المعلومات عن أي من المشروعات الآتية :-

تكييف الهواء	:	لدور السكن ، المكاتب ، المؤسسات العامة ، وغيرها
التبريد	:	غرف تبريد ، ثلاجات حفظ اللحوم والبقالة ، مصانع ثلج الخ .
التدفئة والمياه الساخنة	:	للدور العامة والمساكن والمعامل وغيرها .
الترطيب الصناعي	:	لمصانع الغزل والنسيج والمطابع وغيرها .
التجفيف	:	للخضروات والفواكه ، النشا ، الغراء ، البصل الخ .
التهوية	:	للمعامل ، المصانع ، المطابخ الخ .

القاهرة : ١٢ شارع سليمان باشا - تليفون ٧٧٥٦٧ : ٧٧٥٦٨ - س. ت ٥٩٤٦٧

الاسكندرية : ١٣ شارع البوسته - تليفون ٢٤٥٩٥ - س. ت ٣٧٧٣٨

أنطون وريمون حمصي

القاهرة

٨ شارع الشواربي باشا

تليفون ٧٦٩٢٧

س - ت ٣٨٠٧٩

الاسكندرية

٣١ شارع شريف باشا

تليفون ٢٥٤٨٨

س - ت ٢٩٥٥٣

مستحضرات طبية وكيماوية

موتورات كهربائية

مصاعد كهربائية

طلمبات مياه

أحبال صلب

أدوات صحية

حمامات ... الخ

غلايات وسلندرات .. الخ

الآلات للمطابخ والمستشفيات

بلاط سيراميك

بلاط قيشاني

زجاج من جميع الأصناف

أرضية خشب فرو

حدايد متنوعة للعمارات

أبواب منزلقة ولوازمها

شبابيك حديدية وخلافه

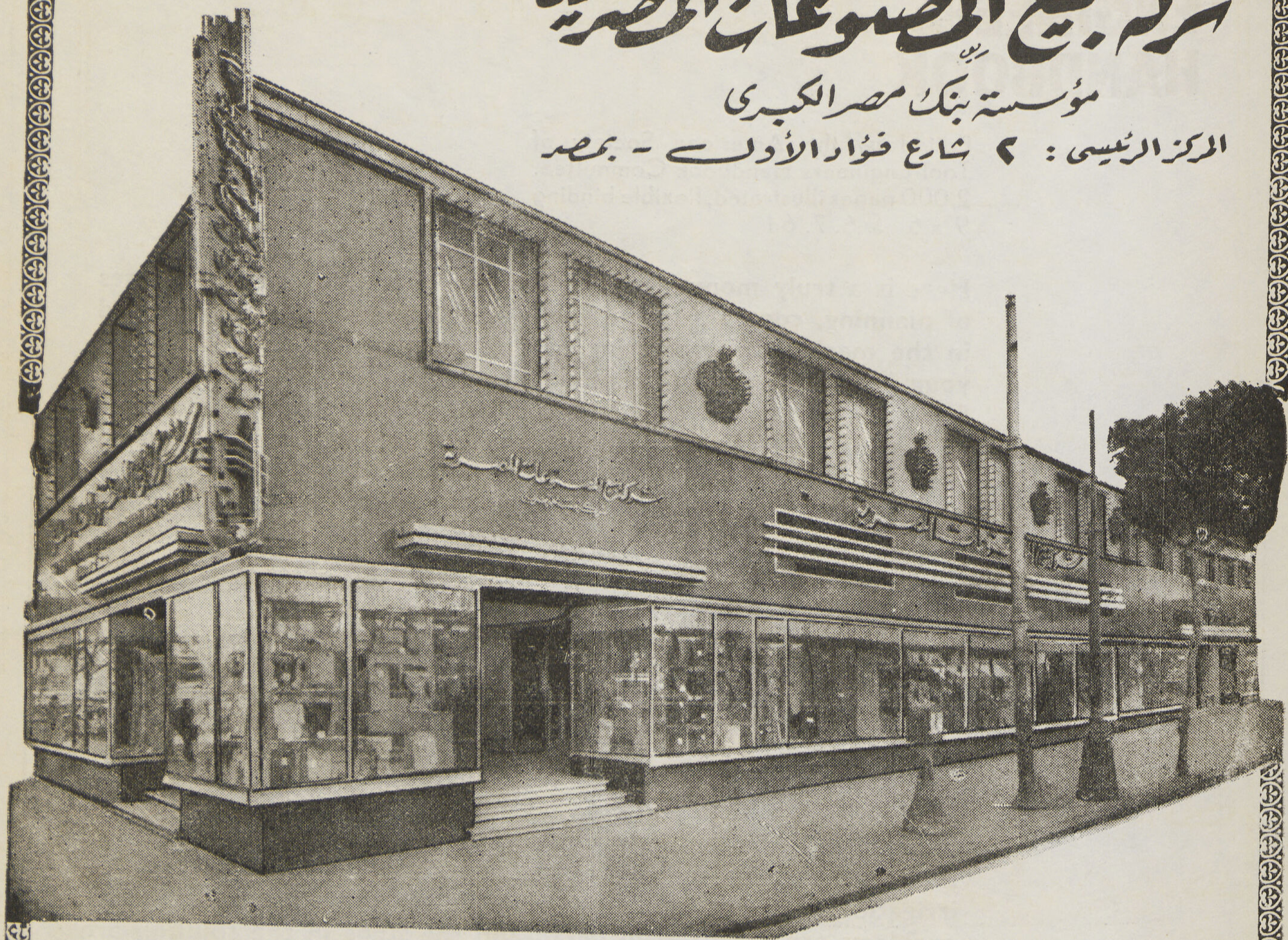
خراطيم قماش

اقلام حبر « بيرو »

شركة بيع المصنوعات المصرية

مؤسسة بنك مصر الكبرى

المركز الرئيسي : ٢ شارع فؤاد الأول - بمصر



أحدث الأزياء * أجود الأقمشة * بأرخص الأسعار

الفروع :

القاهرة : فرع فؤاد . البواكى . الموسكى . الغورية . السيدة زينب . شبرا . العباسية . فاروق .

الوجه البحري : فرع اسكندرية . محرم بك . المنصورة . دربن . شبين الكوم . طنطا . الزقازيق . السويس
منيا القمح . دمنهور . أبو حمص . ايتاى البارود . بنها . زفتى . ميت غمر . بورسعيد . منوف . دسوق

الوجه القبلي : فرع الفيوم . المنيا . ملوى . أسيوط . سوهاج . قنا . أسوان

TOOL ENGINEERS HANDBOOK

Edited by the American Society of Tool Engineers Handbook Committee. 2,000 pages illustrated, flexible binding 9"x 6" £ 6. 7. 6d

Here is a truly monumental reference volume covering all phases of planning, control, design, tooling and other operations involved in the mechanical processing of finished products. Prepared with your specific needs in mind, it brings you basic data collected from all responsible sources — the dependable answers you need in making or effecting every variety of tool engineering decision.

APPLIED HYDROLOGY

By R.K. Linsley, Jr., Max A. Kohler and Joseph L.H. Paulhus of the U.S.A. Weather Bureau 676 pages illustrated 9"x 6" £ 3. 12. 6d

This is both a text and reference book for practising engineers. It deals with the factors governing the movement of water in all its phases through the hydrologic cycle. Deals with flood control, irrigation, drainage and related problems. The various hydrologic problems are discussed in detail and the steps in the solution are clearly indicated, with the use of actual hydrologic data.

See Your Nearest Technical Bookseller

These titles are only two of the 3,000 current McGraw-Hill books in the technical, scientific and business fields. You are invitedto write mentioning your particular interests and we will be happy to forward book lists.

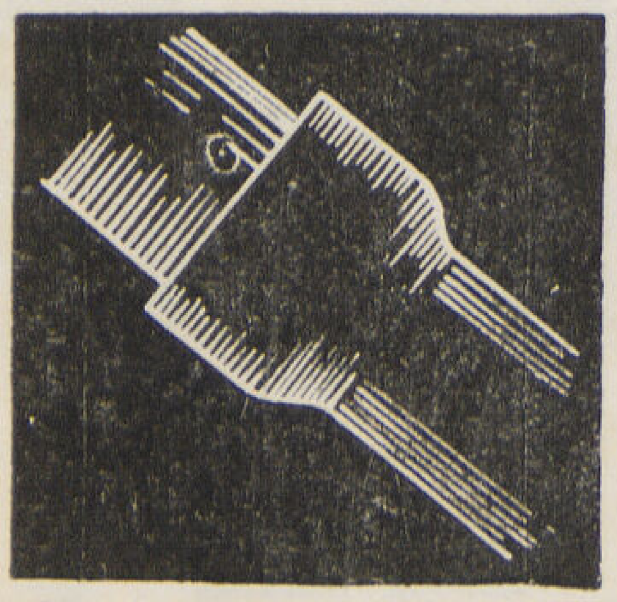
McGRAW-HILL Publishing Co. Ltd.,

Aldwych House, LONDON W.C. 2.

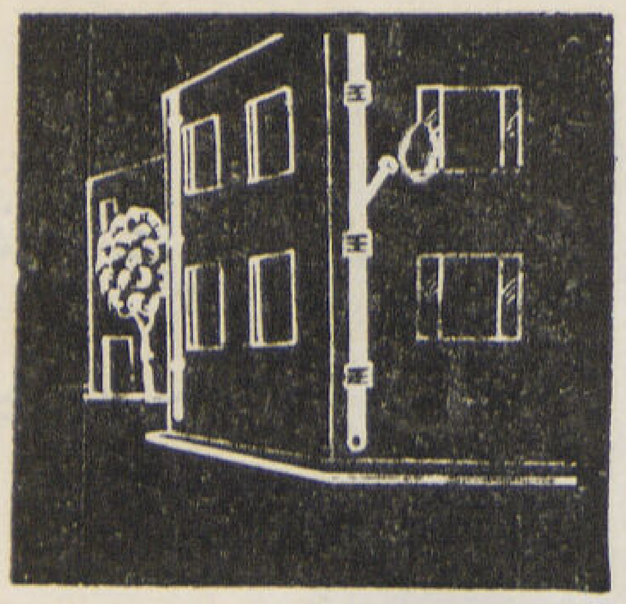
قوة في المقاومة
مرتفعة ميكانيكيا وكيماويا

درجة الاحتمال المدة طويلة
أسعار زهيدة

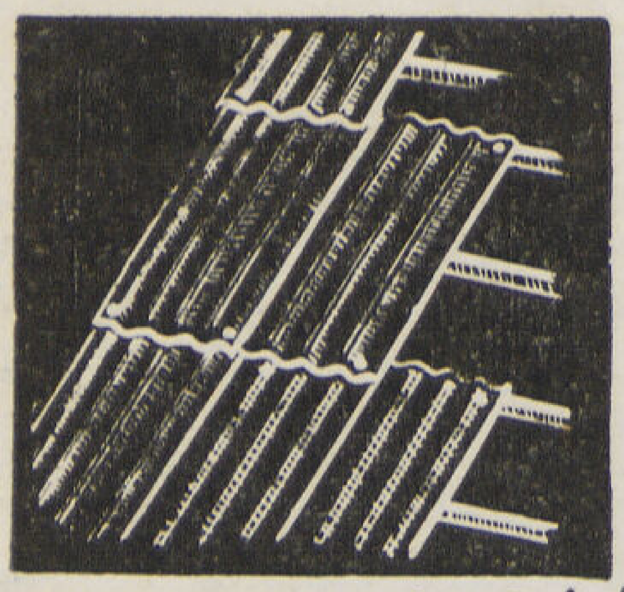
التطور الصناعي في مصر
أحدث صناعة مصرية
الأسبستوس الأسمنت



١ مواسير ذات ضغط قطرها من ٤" إلى ١٢"
تستعمل لأعمال المياه النقية ومياه المجاري
بدلا من مواسير الزهر وتتحمل ضغط
١٢ "جو" درجة B ، ١٨ "جو" درجة C .



٢ مواسير للتهوية ولصرف مياه الأمطار
ومجاري العمارات
معتمدة من مصلحة المجاري الرئيسية .



٣ ألواح مسطحة ومضلعة
لعمل تغطية الحظائر والمخازن والمصانع والجراجات

المصانع الوحيدة التي تنتجها بوادي النيل

الشركة المصرية للمواسير والأعمدة والمصنوعات من الأسمنت المسلح
سيجوارت
المركز الرئيسي : ١٥ شارع شريف . تليفون ٥١٦٣٠ ، ٥٥٨٦٧ ص ت ٢١٨ مصر
مكتب الاسكندرية : ٧ شارع اديب تليفون ٢٧٨١٩ ص . ت ٣٤٤٦٣ الجمرك

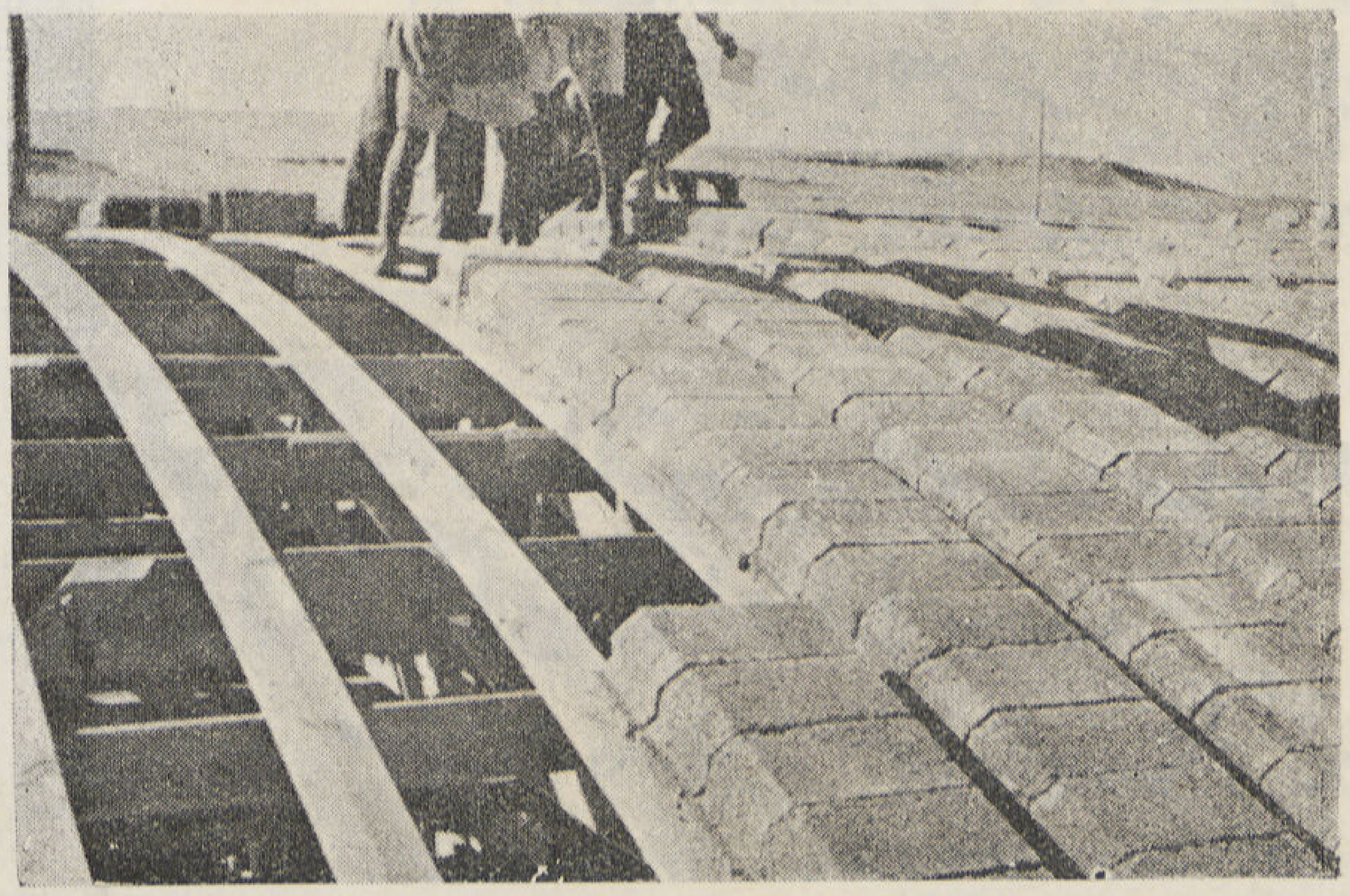
شركة مصر لأعمال الأسمنت المسلح

ش . م . م

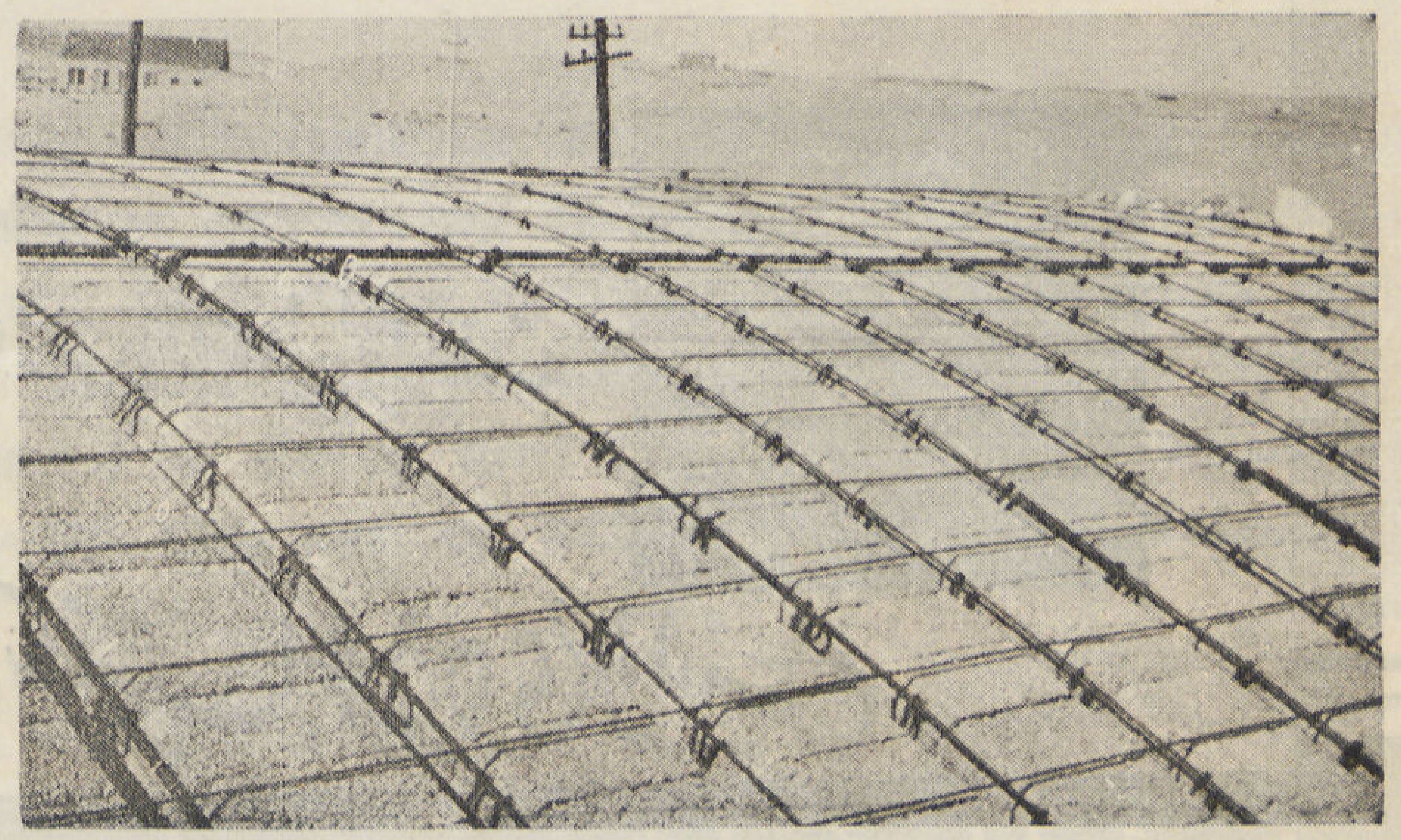
مهندسون مصممون واخصائيون فى الخرسانة

المركز الرئيسى ٢١ شارع فؤاد الأول بالقاهرة تليفون ٤٩٨٥٦ المصنع بشبرا تليفون ٤٠١٨٥٥

ص . ب ١٧٤٠ – س . ت ٢٧٨٩١



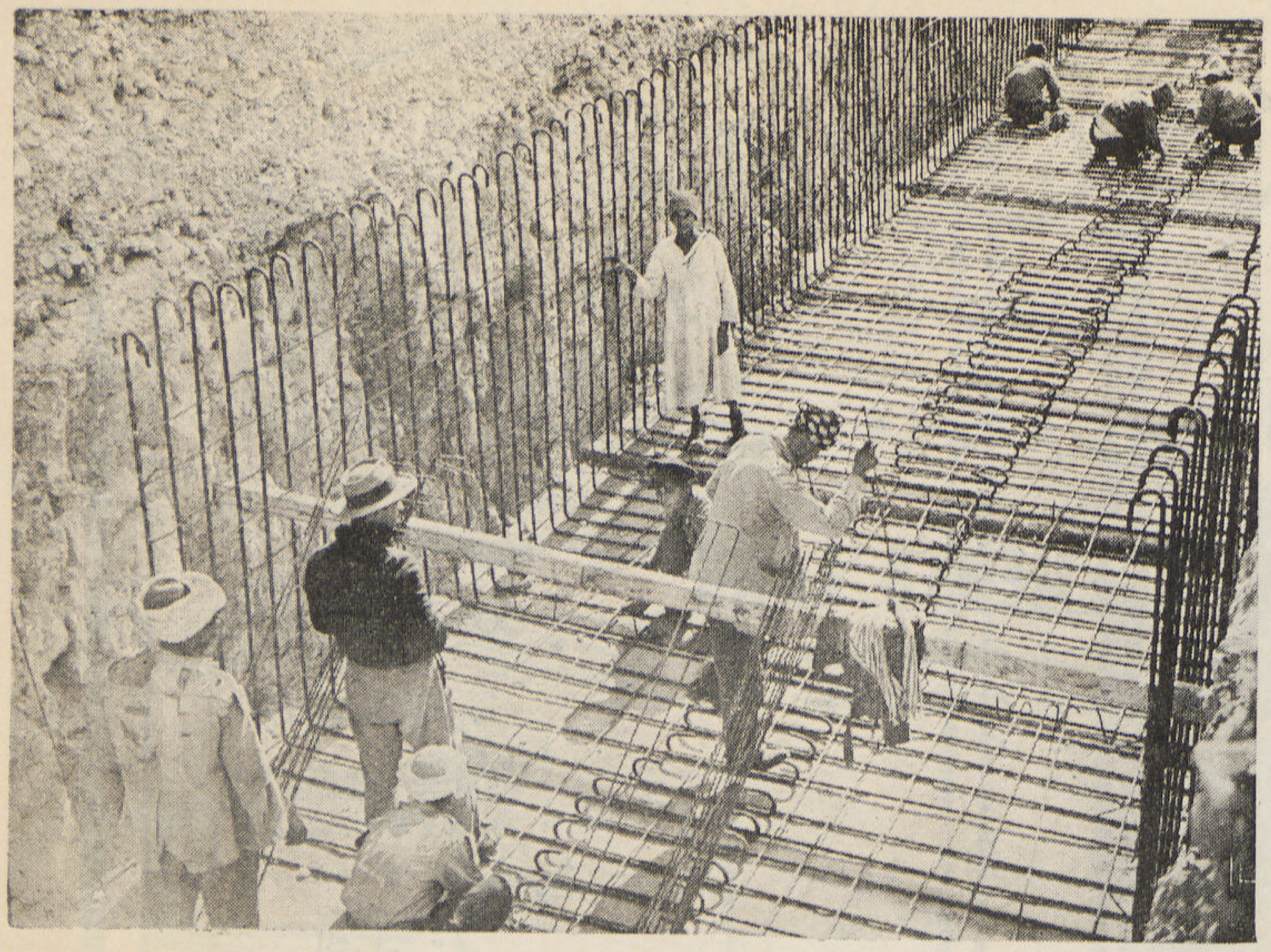
سقف عقد على فتحة كبيرة يستعمل به البلوكات المفرغة من الحجريت



منظر للسقف بعد رص الحديد

سقف جمالون قام بانشائه شركة مصر لأعمال الأسمنت المسلح . المدينة الجديدة لجمعية تحسين الصحة بالهرم

استعملوا البلوكات المفرغة فى الأسقف توفير ٤٠ ٪ من كميات الحديد اللازمة للسقف العادي اقتصاد كبير فى الشدات الخشبية تغطية اكبر سطح ممكن بأقل تكاليف . عزل للحرارة فيه راحة كبيرة للسكان

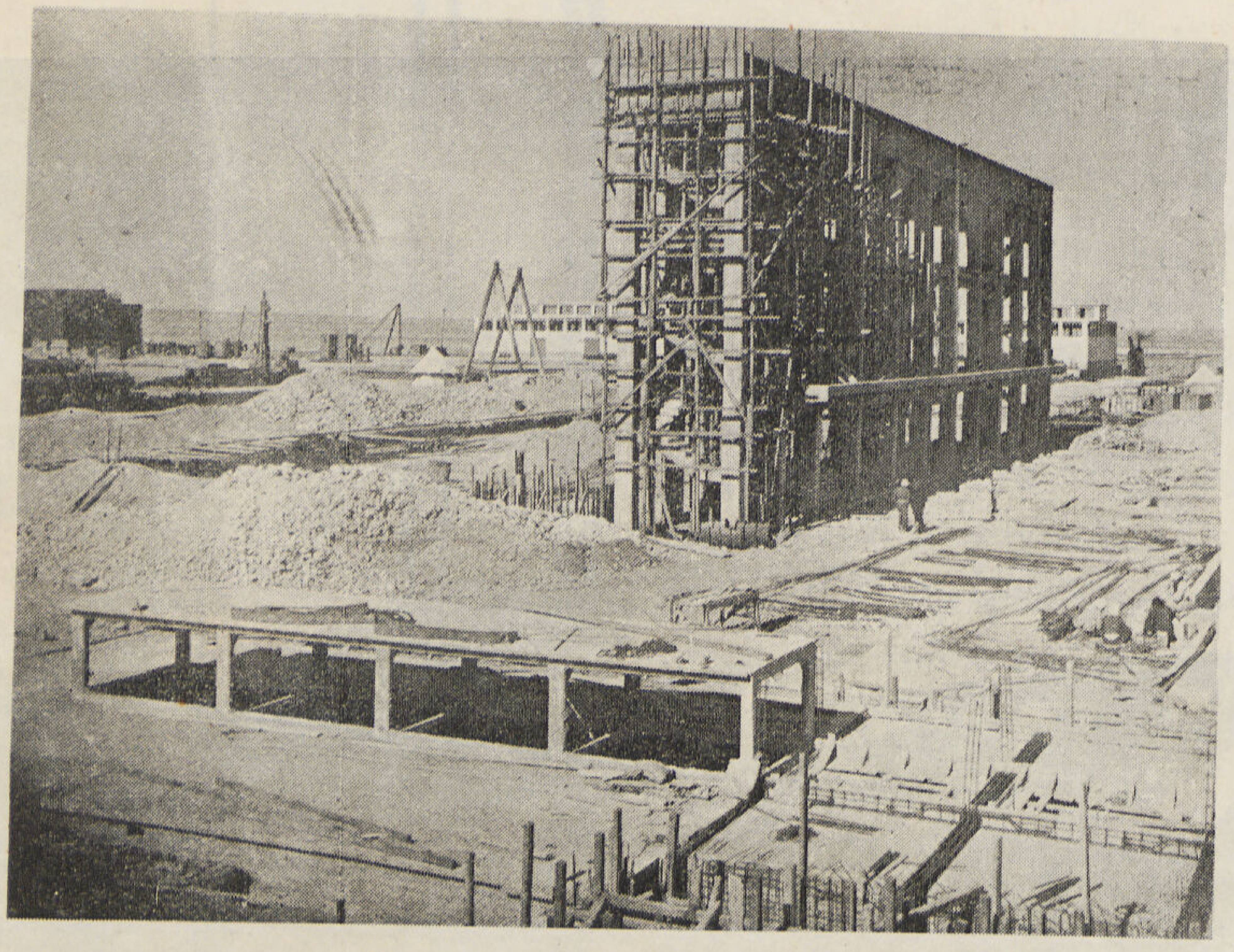


دورصلب

حديد للتسليح عالى المقاومة

أرقى وأرخص حديد للتسليح

يوفر ٢٥ - ٤٠٪ من التكاليف



أحد المصانع بالقطر المصرى استعمل فى انشائه «دورصلب»

جميع الاستعلامات تطلب من القسم الفنى

القاهرة
٣٢ شارع عبد الخالق ثروت باشا
ص.ب ٧١٩ تليفون ٥٩٥٩٤
س.ت ٣٢٥٨٤

SPECO
سبيكو

الاسكندرية
٤ شارع بولاناكى
ص.ب ٩٢٢ تليفون ٢٧٣٩٩
س.ت ٢٦٥٥٩

شركة لانج للمقاولات

شركة مساهمة برأس مال ... ... ٣ فرنك

المركز الرئيسي : ٤٩ شارع روبل - باريس (١٥)

ANCIENS ETABLISSEMENTS LANG

Société Anonyme au Capital de 3.000.000 de Francs
SIÈGE SOCIAL : 49, RUE ROUELLE, PARIS (XVe)

AGENCE D'ORIENT

ALEXANDRIE
25, Boulevard Said 1er
TELEPHONE 22819 *
R. C. A. 8051

LE CAIRE
8, Rue Kasr El Nil
TELEPHONE 77797
R. C. C. 17506

B.P. 2130

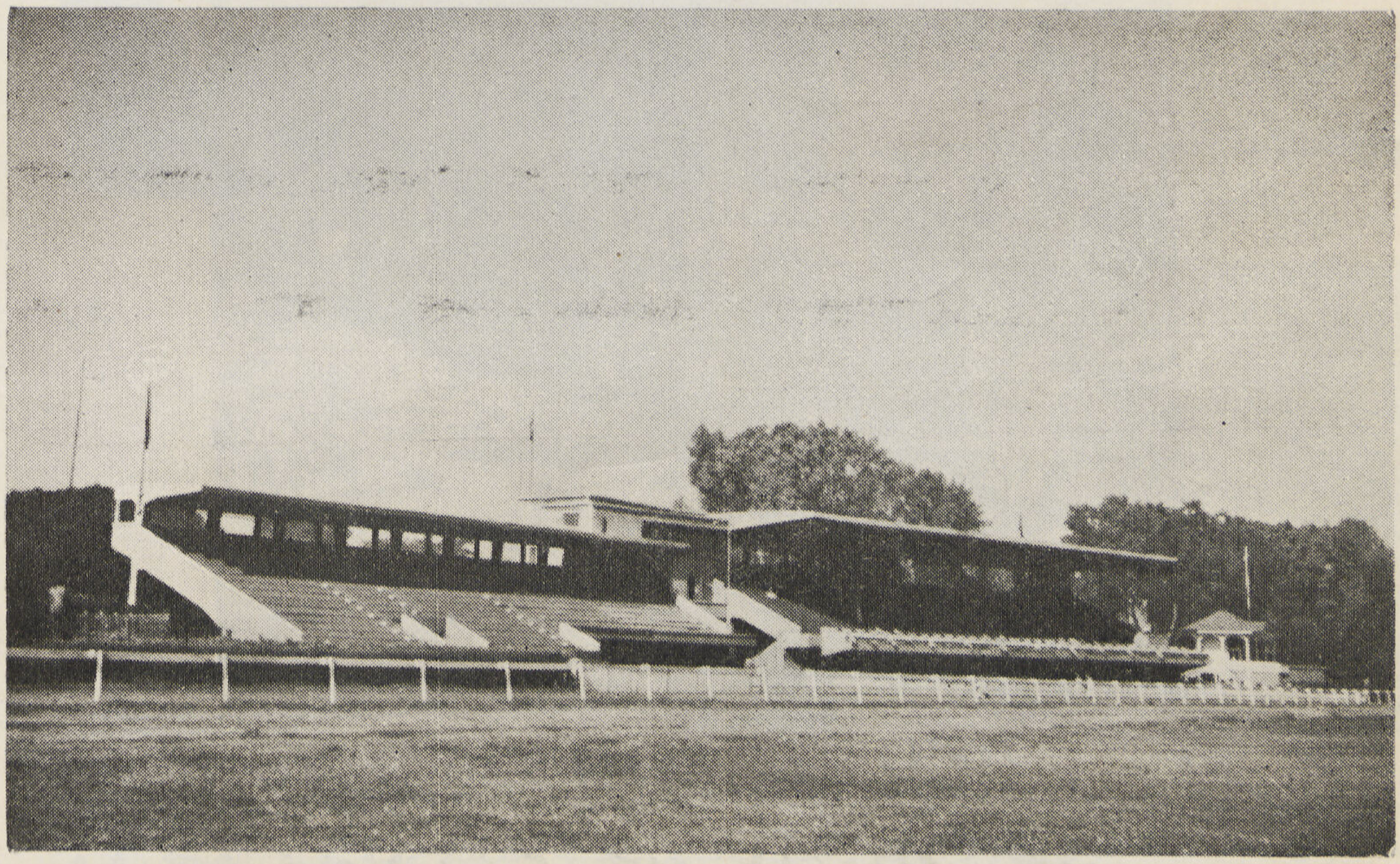
فرع الشرق

الاسكندرية
٢٥ شارع سعيد الأول
تليفون ٢٢٨١٩ *
س. ت. ٨٠٥١ الاسكندرية

القاهرة
٨ شارع قصر النيل تليفون ٧٧٧٩٧
س. ت. ١٧٥٠٦ القاهرة

ص. ب. ٢١٣٠

جزيرة سبورتنج كلوب



نادى الجزيرة الرياضى لسباق الخيل « المدرجات »

مكتب التصميمات والمقاولات الهندسية

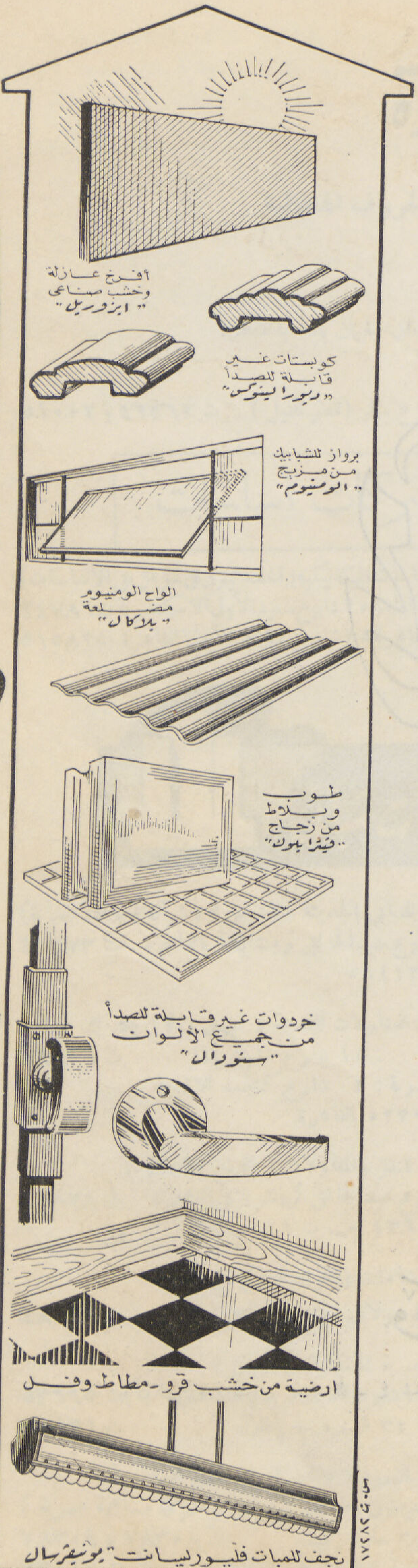
(الديكور الحديث)

١ ـ مقاولات عمومية وأشغال عامة
٢ ـ تصميم وتنفيذ واجهات المحلات التجارية على أحدث النظم
٣ ـ تصميم وتنفيذ الفيلات والشقق والمكاتب وجميع أعمال الديكور الحديث
٤ ـ زخرفة المحلات التجارية والسينمات وجميع المباني العصرية من الداخل والخارج بحيث تتمشى مع روح العصر من التجديد والابتكار
٥ ـ رسومات توضيح للأثاث والزخرفة والاضاءة
٦ ـ تجميل البيوتات التجارية وأعمال الدعاية والاعلان اللازم للمحلات التجارية وجميع أشغال الديكور الحديث
٧ ـ للمكتب قسم خاص للاستشارات الفنية تحت إشراف اخصائيين !

محمد عطية رزق

٣٢ شارع سليمان باشا شقة رقم ٣
ت ٤٠٣٣٩
ص. ب ٦٨٣٤٥

مواد للبناء



ص. ت ١٧٦٨٢

نصيب توركوم

شارع عماد الدين ت - ٥٩٢٧٢

مجلة العمران

طبعت هذه المجلة

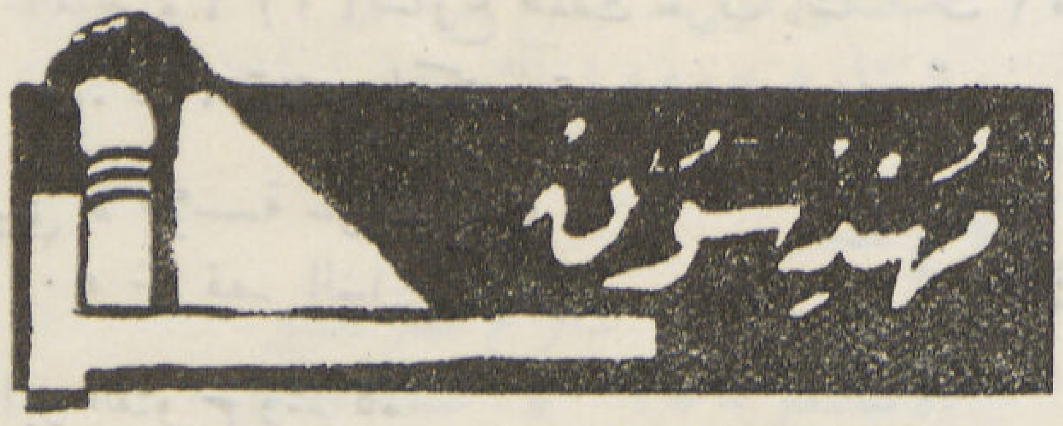
مطبعة ومكتبة

وديع ابو فاضل وولده

٢ ـ ٤ شارع الجنينة ـ مصر ـ تليفون ٥٥٥١٣

دليل العمارة

أسماء وعناوين المشتغلين بالأعمال المعمارية حسب الحروف الهجائية



احمد الألفي
١١ شارع شريف باشا بالقاهرة ت ٤١٦٢٩

احمد حسن بدير
السويس ت ١٧٦

البير خوري
١٠ شارع كرتون دي فيار بمصر الجديده ت ٦٣٩٩٣

الياس توفيق
١٠ شارع طورسينا السكاكيني ت ٤٣٦١٤

انطوان سليم نحاس
١٩ شارع قصر النيل بالقاهرة ت ٤٥٣٢٠

انور بالى
٣٠ شارع الانتيكخانة ميدان سليمان باشا ت ٤٥٠٣٢

حبيب ابراهيم عوض « مهندس معماري »
٦ شارع عبده باشا بالعباسية

سامي واصف « مهندس معماري »
١٥٣ شارع الملكة نازلى بالقاهرة ت ٤٦١٨٣

سعد زغلول ابراهيم
٤٠ شارع العباسية

شارل عيروط
١١ شارع شريف باشا بالقاهرة ت ٤١٦٢٩

شركة النيل الهندسية « محرم وشركاه »
١٨ شارع عماد الدين بالقاهرة ت ٧٩٩٠٥ / ٧٩٩٠٦

شركة مينا الهندسية ـ « اميل عوض وشركاه »
١ ميدان باب الحديد بالقاهرة ت ٤٢٠٨٨

فريد وجدي
المنصورة : شارع حسين بك ت ٢١٢٦
السنبلاوين : شارع ترعة البوهية ت ٩٢

فازنان أفيدسيان
٢٤ شارع سليمان باشا عمارة سينما راديو
(للمواعيد ٥ ـ ٨)

محمد حسن دره
٦ ميدان سليمان باشا بالقاهرة

هنري أوغيا
٢ شارع بهلر (قصر النيل) ت ٤٢٣٦٢ و ٥١٠٠٢

شركات اساسات

شركة فيبرو للاساسات الميكانيكيه (اخصائيون فى خوازيق الاساسات)
الادارة العامة ٢٥ شارع سعيد الأول الاسكندرية ت ٢٤٧٨٦
ادارة القاهرة ٢٨ شارع فؤاد الأول القاهرة ت ٥١٥٨٢

الشركة المصرية للمبانى الحديثة «الشمس» (شركة مساهمة مصرية)
٣٤ شارع عبدالخالق ثروت باشا بالقاهرة ت ٤٦٣٧٣
س.ت ٥٨٤١٣

الشركة المساهمة للمقاولات القديمة « ليون رولان وشركاه »
القاهرة : ١٤ شارع سليمان باشا ت ٧٦٨٣٦
الاسكندرية : ٢ شارع كنيسة الاقباط
س.ت ٥٢٣٩ القاهرة

الشركة التجارية للنقل والمقاولات (الدباغ والعطار)
٢٧ شارع عبدالخالق ثروت باشا بالقاهرة ت ٤٨٨٥٨
ص. ب ١٣٦ س. ت ٦١٩٢٩

شركة النيل للانشاءات والمواد البنائية
١٨ ش. بولاق الجديد بالقاهرة ت ٤٨٣٩٩

شركة المبانى المصرية المساهمة (ايجيكو)
القاهرة ١٠٦ شارع محمد بك فريد (عماد الدين سابقاً) ت ٥٣٦٩٥
الاسكندرية ٣٤ ش. صفيه زغلول ت ٢٨١٥١

شركة المقاولات العمومية « الشرق » منضما اليها
يوسف فيدون ويوسف ليفران (شركة مساهمة مصرية)
القاهرة ٣ حارة زغيب ت ٧٨٣٠٨ ، ٧٨٣٠٩
الاسكندرية ٢٤ شارع سعد زغلول ت ٢٣٠١٠

شركة القاهرة للمقاولات عز الدين فتوح وتوفيق جمجوم
مهندس الشركة مصطفى عزمى
١٤ شـــارع محمد محمود باشـــا

شركة المقاولات الهندسية والتوريدات « محمود كامل وشركاه »
٨ شارع نوبار باشا باسكندرية ت ٢٣٢٣٠

شركة الانشاءات المعمارية لمواد البناء
(توريدات لجميع الجهات ومصانع جير)
٣٤ شارع رشدى باشا (الساحه سابقاً) س. ت ٦٨٩٢٥ ت ٤٢٠٢٧

شركات تجارية هندسية صناعية

شركة مصر للهندسة والسيارات (محمد سالم سالم سابقاً)
الادارة : ١٩ شارع البستان القاهرة ت ٧٦١٧٨ ٧٦١٧٩
سجل تجارى ٤٩٢٣٥
الورش : الأميرية شبرا ت ٦٠٩٧٠ - ٦١٢٢٦

احمد ابراهيم زين الدين « مهندس ومقاول »
١٢ شارع شريف باشا بالاسكندرية
٢ شارع كنيسه دبانه ت ٢٨٦٧٠

احمد بكير خورشيد (المهندس)
٥٣ شارع الفلكى (ميدان الازهار)
المكتب بالدور الأول رقم ٨٦ يمين

اسماعيل حسن سالم وعبد المنعم صابر أصحاب شركة سالم وصابر للمقاولات العمومية
٦ حارة فهمي بباب اللوق بمصر س. ت ٧٠٩٥٤ ت ٤٠٣١٩

السيد محمد العناني
١٣ شارع سيدي عبد الحق ميدان ابراهيم باشا بالقاهرة ت ٥٠٦١١

الشركة العمومية للمباني « شماع وفلاخليس وشريكهما »
١٣ شارع عبد الخالق ثروت باشا بالقاهرة ت ٤٣٧٦٩

المقاولات العمومية « م. كومينوس »
٤ شارع طلعت حرب باشا بمصر ت ٥٤٢٥٩
س. ت ٦٠٢٢٤

المقاولات المعمارية مكتب حجازي وانطون
٢ شارع محمد بك عاصم بشبرا مصر

المكتب المعماري للهندسة والمقاولات
مصطفى وحيد الدين المهندس واحمد صلاح الدالى
٥ ش سعد زغلول بالجيزة س. ت ١٠٤٢٦ ت ٩٥٦٨٥

المهندس عزت ولطفى القرماني « خبير حسابات تكلفة المقاولات »
١ ش مظلوم باشا بميدان الفلكي بباب اللوق ت ٥٨٨٣٩

انور بالى
٣٠ شارع الأنتكخانة ميدان سليمان باشا ت ٤٥٠٣٢

أولاد م. حاجي دمتريو
الاسكندرية ٨٤ شارع الأمير ابراهيم ت ٢٥٠٨٦
القاهرة ٦ (أ) شارع طلعت حرب باشا ت ٧٦٣٠١
س. ت ٥٢٦٩ اسكندرية

ج. لوبيني « مؤسسة سويسرية »
٥٠ ش قصر النيل بالقاهرة ت ٥٨٣٤١

حسن ابو الفتوح وشركاه
١١ ش سراي الأزبكية بالقاهرة ت ٤٨١٢٩

حسن السكونت ومقاول جميع أشغال الخرسانة المسلحة
٤ حارة امام حبسه بروض الفرج ت ٤٥١١٢

حسن محمد علام وشركاه
القاهرة — ٢٧ شارع سليمان باشا ت ٥٤٤٢٥
الاسكندرية : ٥٥ شارع ابو الدرداء ت ٢١٦٩٦

حسن محفوظ
الاسكندرية : ١١ ش شريف باشا ت ٢٣٦٢٠ ، ٢٣٦٢٦
القاهرة : ١٧ ش عبد الخالق ثروت باشا ت ٥٥٩٠٩

حسنى السيد
٤٨ ش الفجالة بالقاهرة ت ٥٩٦٢٧

حسين حسنين عطيه المهندس
١٩ شارع الفجالة بالقاهرة

حسين عبد الرحمن « مهندس ومقاول »
٥ ميدان الخديوي اسماعيل — المنشية بالاسكندرية

حسين حسين فراج
٤٠ ش شامبليون بالقاهرة س.ت ٨٩٩٢ ت ٤٥٤٨٨

الحاج خليل ابراهيم السراج
٢٦ ميدان المبدولى عابدين مصر ت ٧٦١٤٨

دلبونتي وشركاه
٢ شارع دوبريه بالقاهرة ت ٤٢٧٨٤

زكريا لطفي
٥٩ ش صفية زغلول بالاسكندرية ت ٢٩٤٢٠

رمضان الطوبجي ومأمون قداح مهندسون ومقاولون
١٤ شارع محمد محمود باشا بباب اللوق القاهرة ت ٧٧١٤٧

سعد عاصم وشركاه
هندسة مدنية - مقاولات عمومية
٢٥ شارع سليمان باشا - القاهرة ت ٥٤٥٠٥

الحاج سيد عبد النبي
٣٢ ميدان السيدة زينب ت ٤٠٦٠٠

شركة المقاولات المتحدة
القاهرة ٢٦-١ شارع شريف باشا ت ٤٨٠٣٩ و ٥٢٣١٠
الاسكندرية ٤٩ شارع فؤاد الاول ت ٢٦٨٨٤

شركة الوادي للهندسة والمقاولات
اسكندر نمور - وديع مهشاق س.ت ٦٢٢٨٣
٩ شارع بورصه (بالتوفيقية) بالقاهرة ت ٥٣١١٣

شركة لانج للمبانى
القاهرة ٨ شارع قصر النيل ت ٧٧٧٩٧
الأسكندرية ٢٥ « سعيد الأول ت ٢٢٨١٩

شركة أولاد عبد الدايم للتجارة والمقاولات
شارع محمد علي بطنطا ت ٤٢٤
س.ت ٢٠٨٥٦

شركة شحاده الهندسية
١٣ شارع عدلى باشا ت المكتب { ٤٩٣٨٦ / ٥٣٣٨٦
ت الورش ٥٩٠٩٢

شفيق مجلي « مهندس معماري ومقاول »
١٧ شارع عبدالخالق ثروت باشا بالقاهرة ت ٤٩٧٨٢

صالح متولى رمضان
١٦٥ شارع محمد بك فريد بالقاهرة ت ٤٦٩٥٧

صبحي سليمان
٣ شارع القاضى الفاضل (قصر النيل)

عبدالله احمد « اختصاصي في الآبار الارتوازية »
١ شارع مظلوم بالقاهرة ت ٤١٧٠٢

عبد الحميد ابراهيم موسى
١٦ شارع طلعت حرب باشا بالقاهرة ت ٤٠٧٤٤

عبد الوهاب محمود بيومى وعيسى عبد الحميد عبد الله
٤٢ شارع شريف باشا بالقاهرة ت ٥٧٦٦٤

على حسن و احمد محمود « مقاولين متعهدين توريد أدوات العمارات »
١٣١ شارع الملكة نازلى بالقاهرة ت ٤٥٢٩٠

عبد المجيد وعلى دسوقي
٤ ش. فاروق بالقاهرة ت ٤٠٢٧٩

عبد العزيز حسن سليمان مقاول أعمال بياض
شارع عبد العزيز حسن ت ٩٤٤٦٤

عبد الرؤوف حنفى مهندس ومقاول
بالمحلة الكبرى بوستة الغزل ت ٢٨٦

علي حسن صبره المقاول
مصر شارع خيرت شارع الملك الناصر رقم ٢١ ت ٤٥٧٢٧

فرج شلبي (مهندس ومقاول)
٢١٣ شارع الملكة نازلى س.ت ٤٢٥٦٧ ت ٥٤١٠٥

كامل العجوز
١٧ ش. الكحال بروض الفرج ت ٥٥٩٨٨

كامل سليمان
٣٨ شارع القصر العيني بالقاهرة ت ٤٣٦٨٠

محمد حسن العبد باشا
٨ شارع سليمان باشا بالقاهرة ت ٥٩٠٠٢ و ٥٩٠٠٣

محمد الزيات واخوته
٢٩ شارع المطبعة الأهلية ببولاق ت ٥٦٧٨٠

محمد عبد المنعم الصبروتي
الاسكندرية ١ شارع خطاب بالانفوشي ت ٢٥٨٩٠
رشيد شارع أمير الصعيد ت ٣٨

محمد حسن دره
٢٦ شارع مسره بشبرا ت ٤٥١١٢

محمد محمود منصور
٩٢ شارع عمادالدين بالقاهرة ت ٤١٠٦٦

محمد ومحمود شرابى تجار ومقاولين لوازم العمارات
١٨ شارع الحلبي بولاق مصر ت ٥١٨٨٧
س. ت ٥٠٤٥٥

محمد عطيه رزق ٣٢ شارع سليمان باشا مصر ت ٤٠٣٣٩

محمد علي القري وعبد العزيز عبد العال
١٤ شارع محمد محمود باشا بباب اللوق

محمد فهمي ابوزيد ٤ ميدان توفيق بالقاهرة ت ٤٨٢٦٧

محمود ابو سيف
٤١ شارع الملكة نازلى بالقاهرة ت ٤٩٧٩٣

مصطفى خطاب
٢٦ ميدان عابدين (المبدولى سابقاً) ت ٥٩٥٠٨

موسى محمد
٣٧ شارع عماد الدين بالقاهرة ت ٥٩٧٧١

موسي محمود احمد (اختصاصي فى تقوية اساسات ابياراستراوس)
١٣ شارع توفيق بالقاهرة ت ٥٥٦٩٦

موريس مصور وشركاه « مقاولات مباني وأشغال عمومية »
اخصائيون فى اساسات بأبار (طريقة ستروس)
٦ أ شارع طلعت حرب باشا ت ٥٩٣٩٩

هلال العباسي ١١ شارع السبتيه ت ٤٥٦٤٣
و ت ٩٦٣١٥

وديع ملطي
١١ شارع الدرمللي بالقاهرة ت ٥٤٩٩٣

مقاولو اعمال صحية

احمد هنداوي ٧٣ شارع درب الجماميز بالقاهرة ت ٥٠٨٣٠

السباعى الدسوقي « للاعمال الفنية الحديثة »
٤٤ حارة حازق شارع مسره بشبرا

الشركة الصحية للمقاولات
٣١ مكرر شارع مسره بشبرا ت ٤٤٥٥٦

حسن محمد علام وشركاه
القاهرة ٢٧ ش. سليمان باشا ت ٥٤٤٢٥
الاسكندرية ٥٥ ش. ابو الدرداء ت ٢١٦٩٦

حسين شحاته « مقاول أعمال صحية والتدفئة والبخار »
١ ش. شريف بجوار ماركوني ت ٤٦٢٨٠

حسين شعراوى « مقاول أعمال صحية وآلات التدفئة »
١ ميدان باب الحديد ت ٤١٥٧٨

سيد سيد سحاب « متعهد ومورد للقصور الملكية »
١ ش. محمد صدق باشا ميدان الفلكي ت ٥٨٠٥٤

قبلان اخوان وشركاهم
عمارة قبلان ٩ – ١٣ ميدان قنطرة الدكة بمصر س. ت ١١٨٤٢
ص.ب ١٦١٦ ت ٧٧١٢٠ ، ٥٨٨٢١

مايز خوري وشركاه أدوات صحية ولوازم العمارات
٨١ ش ابراهيم باشا ت ٥٩٦٩٠
س. ت ٣٦١٥٤

محمد على
٣٦ ش. عبدالخالق ثروت باشا بالقاهرة ت ٥١١٦٣

محمود السيد « مقاول صحي وآلات التدفئة »
٥٦ شارع البستان بالقاهرة

مقاولو اعمال المياه الساخنة والتدفئة

هنري مايو
مهندس ماكينات لتسخين المياه للعمارات بطريقة المازوت
٢٠ شارع توفيق بمصر ت ٤٩٨٧٩

مقاولو اعمال كهربائية

الحاج محمد عثمان الكبير « مهندس ومقاول كهربائي »
القاهرة ٢٥ شارع ابراهيم باشا بعابدين ت ٧٨٠٢٦
الأسكندرية ١٧ شارع البوسته ت ٢٢٧٥٠
طنطا شارع احمد ماهر باشا ت ٨٢١

حنفى عزب « مهندس »
٧ ش. حسن باشا واصف بالحلمية ت ٥٨١٧٠

عبد الوهاب على ابراهيم « مهندس ومقاول »
٧ ش. مدرسة عباس بالقاهرة ت ٥٠٣٤٩

مقاولو اعمال نجارة

احمد فهمي سليمان
١٥ شارع الصاحب المتفرع من شارع بركات بشبرا
ت ٧٨٣٤١

جمال محمد ورشة لأشغال النجارة والأثاث
المكتب عمارة شركة مصر للتأمين بميدان لاظوغلى بالقاهرة
س ت. ٥٩٢٢٩

عبد الرحمن وعبد الباقى حسن جاد
مصر شارع الانبابى بالظاهر ت ٥٧٤٥٢
س. ت ٣٦١٧٣ مصر

محمد عبدالله « مصانع ميكانيكية لأشغال النجاره والأثاثات »
المكتب : ش شريف باشا ـ عماره ايموبيليا ت ٤٣٢٣٥
المصانع : ش امير الجيوش بالجمالية ت ٤٣٢٦١

محمود احمد قريش وأولاده
مصانع ميكانيكية لأشغال النجارة والموبيليات
١٩ شارع حسين شاكر بالجيزة ت ٩٧٧٨٢

مصنع الشمس (محمد عبد اللطيف الطنبولى) للتجارة الميكانيكيه
٦٥ شارع الفراهده باسكندرية ت ٢٥٦١٨
المعرض : ٣٤ شارع فؤاد باسكندرية
فرع المصنع بالقاهرة ١٩ عدلى باشا ت ٤٦٠٦٠

يوسف احمد القليني مقاول وصاحب ورشة نجارة ميكانيكية
مصر : شارع عمر شاهين بحدائق شبرا ت ٥٨١١٢
بورسعيد : شارع سعد زغلول ت ٢٣١٤

مقاولو اعمال بياض

عبد الحميد عبد الفتاح احمد
٥١ شارع عبدالخالق ثروت باشا بالقاهرة ت ٤١٦٢٨

عبد الشافى حسب
(مقاول اشغال البياض والزخرفة)
٩٨ شارع فؤاد الأول بالقاهرة

مقاولو اعمال بويات

احمد محمد مصطفى
٨١ شارع بين الحارات ميدان باب الحديد
س. ت ٥٥١٣٤ ت ٤١٥٧٨

اسماعيل علي
ش. محمد محمود باشا بجوار محطة باب اللوق ت ٤١٤٨٩

حسين ابوسمده « للنقش والزخرفه »
٩ ش البرج بالفجالة ت ٥٦٦٠٩

عثمان محمد زاهر
١٣ ش. سيدي عبد الحق بالقاهره ت ٤٤٦٦١

عثمان وشريكه (بويات وزخارف فنيه)
٥ شارع المشهدي بمصر

لطيف ابراهيم
٣٦ ش. شبرا بجوار سينما دولي بالقاهرة

محمد فهمي دوبان مقاول أشغال البويات والزخرفة
٤ ش خيرت بالسيدة زينب بمصر ت ٤٦٩٥٧
س.ت ٦٦٣٧٤

مصطفى عوض ابراهيم مقاول جميع اشغال البويات
٢٦ شارع غيط العده بملتقى حسن الأكبر بعابدين
ت ٧٨٩٢٩

مقاولو أشغال رخام

خرلمبو احتيادس
المكاتب شارع احمد ماهر باشا حوش الشرقاوي نمرة ١٤ مصر
الورش والمخازن شارع احمد ماهر باشا حوش الشرقاوي نمرة ١٤ مصر
و ٩ شارع معمل الصابون بغمره
س. ت ٥٠٤٩٢ ت ٥١٦٧٨

مقاولو اعمال حدايد

شركة القاهرة للأشغال الحديديه (انور عمار وشركاه)
١ شارع ابوطالب - بولاق مصر س.ت ٦٥٠٩٤ القاهرة
ت ٥٤٦٠٢ / ٥٧٥٢٥

الحاج علي محمد ياسين ٣٣ شارع المنصوري بالسبتيه مصر
س.ت ٥٨١٨٠ ت ٥٩٦٥١

اثاثات معدنية

ستيلكس
شارع شريف باشا رقم ٣٩ س. ت ٦٣٢١٦ ت ٥٣٨٣٩

الومنيوم كوبسة من مواسير وقطع

ادوار ش. عقيرب وشركاه وكلاء فبارك - توريد وتصدير
٣٦ شارع عبدالخالق ثروت باشا ص. ب ٧٩٩
س. ت ٦٥٩٦٠ ت ٥٨٨٨٧

نصيب نوركوم
١٥ شارع عماد الدين بالقاهرة ت ٤٣٣٦١ / ٥٩٢٧٢

شركات بلاط

الشركة الهندسية للتجارة ومواد البناء « اطلس »
٥ شارع قصر النيل بالقاهرة ت ٥٩٢٥٧

الفابريقة الأهلية للبلاط
المكاتب والمعرض: ش شريف باشا عمارة ايموبيليا شقة ٤٠٥
ت ٧٦٣٤٧ ، ٧٨٠٣٨
الورشة : أثر النبي بمصر القديمة ت ٥٠٧٩٦

المصنع المصري للبلاط
ملتيادس الفتريو « خلفاء ستاجانا أورسو وشركاه »
٨١ شارع المطبعة الأهلية بمصر س.ت ٦٩١٥٢

تيوفانس افستراتيو
٥ حارة الفدارة عابدين ص.ب ٤٤٩ مصر ت ٥٤٣٢٩

شركة النيل للانشاءات والمواد البنائية
١٨ ش. بولاق الجديد بالقاهرة ت ٤٨٣٩٩

فابريقة مصر الجديدة للبلاط الأسمنت والموزايكو « نسيم »
١٢ شارع شبين مصر الجديدة ت ٦١٦٢٦

فابريقة طوب وبلاط النصر
المصنع شارع ابو سمبل بمصر الجديدة ت ٦٣١٤٣
الادارة ٢ ميدان باب الحديد ت ٤٤٩٩٢

محمد عفيفي (مصانع بلاط اسمنتي وموزايكو)
الادارة ٢ شارع شمبليون بالقاهرة ت ٤٠٢٨٤

شركة سيراميس (حبيب ديمتري وشركاه)
فرع المبيعات ٤ شارع دوبريه بالقاهرة ت ٤٤٥٣٣
س.ت ٥٧٦٢٥

السيد العناني محمود
بركة السبع ت ١٤
القاهرة جزيرة الذهب بالجيزة ت ٩٤١٦١

الشركة الهندسية للتجارة ومواد البناء (اطلس)
٥ شارع قصر النيل بالقاهرة ت ٥٩٢٥٧

س. سورناجا
٢٢ ش. قصر النيل بالقاهرة ت ٤٦٢٩٦

شركة النيل للانشاءات والمواد البنائية
١٨ ش. بولاق الجديد بالقاهرة ت ٤٨٣٩٩

شركة الفولى للصناعة والتجارة طوب مباني وطوب مخصوص
٤٧ ش خيرت بجوار لاظوغلي ت ٧٩١٩٢

محمد احمد العسال
٩٦ ش. فؤاد الاول ببولاق المكتب ت ٥٢٣٣٩
المصنع ت ٥٨٨٢٩

محمد عفيفي مصانع طوب اسمنتي مفرغ مضغوط
الادارة ٢ شارع شمبليون بالقاهرة ت ٤٠٢٨٤

س. سورناجا
٢٢ ش. قصر النيل بالقاهرة ت ٤٦٢٩٦

مصانع جير

شركة المقطم للجير السلطاني
لأصحابها اسماعيل مرسي وفتحي حسن
المكتب ٢ ميدان باب الحديد ت ٤٤٩٩٢
المصنع بالعباسية بجوار بلوك سكة حديد الجبل الأبيض
(منطقة جبل الدويقه)

الجباسات الوطنيه (الصباح)
٢ شارع طلعت حرب باشا القاهرة ص. ب ١٠٠١
س. ت ٦٠٥٥٠ ت ٥٧٣٧٨
المصانع والمناطق الصف . اطفيح . الكريمات جيزة

جباسات البلاح شركة مساهمة مصرية
أقدم شركة للجبس فى البلاد وأهمها وأحسنها استعداداً
ص.ب ٣٢٩ ت ٤٦٤١٥ ؛ ٤٦٤١٦
س.ت القاهرة ٦٥٠

شركة الجباسات المصرية ابو الهول
مصنع : شبرا الخيمة ت ٤٣٤١٩
مكاتب : شارع جامع جركس رقم ٣٢ ت ٤٢٢٠١
س.ت ٣٣٦٢٨

شركة منصور (متعهدين مصيص البستر)
١٣ شارع السبتيه بمصر ت ٤٠٩٤٧
س.ت ٥٨٩٩٠

مصانع حنفيات

ورشة الخراطة المصرية « حسين محمد عنانى »
١٩ شارع الصالحية بالصاغة
٢٠ حاره الوكالة بخان الخليلي بمصر س.ت ٤٦٨١٥

أرضيات

اميـل هيرش
أرضيات خشب محر قطعة واحدة من جميع الألوان
٢٠ ش. محمد محمود باشا بالقاهرة ت ٤٣٩١٧

دوكش وشركاه
الوكلاء الوحيدون عن شركة أوجست لاشابل — انفرس بلجيكا
١٥ شارع توفيق بالقاهرة ت ٥٥٧٣٨

طوب من نشارة الخشب

اميـل هيرش
دساتير من نشارة الخشب المحجر لتثبيت الأبواب والشبابيك
٢٠ ش. محمد محمود باشا بالقاهرة ت ٤٣٩١٧

تجار حـــدايد

سيد رمضان العياش صاحب ورشة حدايد لزوم العمارات
بشارع الخضرا بجوار كوبرى ابوالعلا ت ٥٥٤٣٧
وشارع الخطيري رقم ٣٧

شركة احمد حسن سعيد وأولاده
القاهرة ٥٥ شارع الخضرا ببولاق ت { المكتب ٥٧٣٩٣ / الحركة ٥٩٧٦٤ }
الأسكندرية ٥٥ شارع ابي الدرداء ت ٢٩٠١٧
س. ت ٢١٤٣ مصر

نقولا ج. كحيل
١٥ شارع سوق الحطب (بولاق مصر)
س. ت ٥٥٣٧٣ مصر ت ٥٢٣٠٧

شركة النيل للانشاءات والمواد البنائية
١٨ شارع بولاق الجديد بالقاهرة ت ٤٨٣٩٩

محلات اولاد الحاج رمضان محمد طنطاوي
٣٤ ش. البستان بباب اللوق ت ٤١٤٨٩

محـلات يوسف فهمي - تأسست سنة ١٨٨٧
(حـدايد . بويات . لوازم العمارات)
٣٤ شارع رشدى باشا (الساحه سابقاً)
س. ت ٣٤٠٣ القاهرة ت ٤٢٠٢٧

تجار زجاج وبللور

مصنع حلمي المرايات والبللور (حلمي جمعه فرج سعودي)
١١ شارع العسيلى ميدان محمد علي الكبير س.ت ٥٥ د ٧٠٤ ت ٥٠٨٥٠

احمد اسماعيل
٢ ش خيرت بالسيدة زينب ت ٤١٩٧٦

س. سورناجا
٢٢ ش. قصرالنيل بالقاهرة ت ٤٦٢٩٦

جاك ف. كوهين وأخيه ليون وشريكهما
١٠ ش. بورصة (بالتوفيقية) بالقاهرة ت ٥٧٠٦٨

عثمان احمد ابراهيم مقاول أعمال ماده عازله
٥ شارع محمد محمود بجزيرة بدران بجوار سيدى فرج ت ٥٦٣٦٦

لطيف ابراهيم
٣٦ ش. شبرا بجوار سينما دوللي بالقاهرة

مطبعة ومكتبة وديع ابو فاضل وولده
٢ — ٤ شارع الجنينه — مصر
تليفون ٥٥٥١٣ س. ت. ٤١٨٠٧

مكتب المهندسين المعماريين
* جورج ميخائيل *
* ...ريس صادق *
* ... القانوني *
... النيل - القاهرة

مجلة العمارة

AL-EMARA

صاحب الامتياز . . .. ابراهيم فهمي كريم باشا

مدير المجلة المسئول . . . . دكتور سيد كريم

هيئة التحرير

رئيس التحرير : دكتور سيد كريم

سكرتير التحرير : توفيق احمد عبد الجواد

قسم تخطيط المدن : علي المليجي مسعود

قسم العمارة : احمد صدقي . توفيق ا. عبد الجواد

قسم الانشاء : دكتور سيد مرتضي . احمد لطفى

قسم العمارة الاسلامية : حسن عبد الوهاب

قسم الفنون الجميلة : احمد راسم بك

تاريخ العمارة والفنون : محمد حماد

Rédaction

Rédacteur en Chef :
Dr. Sayed Karim

Secrétaire de Rédaction :
T. A. Gawad

Dept. de Cadastre:
Aly M. Massoud

Architecture:
A. Sidky — T. A. Gawad

Constructions :
Dr. Sayed Mortada — Ahmed Lotfi

Architecture Arabe:
Hassan Abdel Wahab

Beaux Arts:
Ahmed Rassem Bey

Architecture and Beaux Arts :
Mohamed Hammad

الادارة

القاهرة : ٧٥ شارع الملكة نازلى - تليفون ٤٥٤٧٠

Direction

Le Caire : 75, Rue Malika Nazli - Tél. 45470

مكتب الاسكندرية

١ شارع دبانه من شارع شريف باشا - تليفون ٢٤٣٣٩

Bureau d'Alexandrie

Alexandrie : 1, Rue Debbana - Tél. 24339

توكيل عموم الوجه البحرى

ابراهيم فخري - ٣٤ شارع سعد زغلول بالاسكندرية

Agence Generale de Bas Egypte

Ibrahim Fakhri - 34 Rue Saad Zagloul, Alexandrie

الاشتراكات

المجلة { فى الداخل ١٥٠ قرشاً عن سنة كاملة
{ فى الخارج ٢٠٠ قرش عن سنة كاملة

الدليل — ١٠٠ قرش عن كل قسم

Abonnements

La Revue { L'anné P.T. 150 pour l'Intérieur
{ L'anné P.T. 200 pour l'Etranger

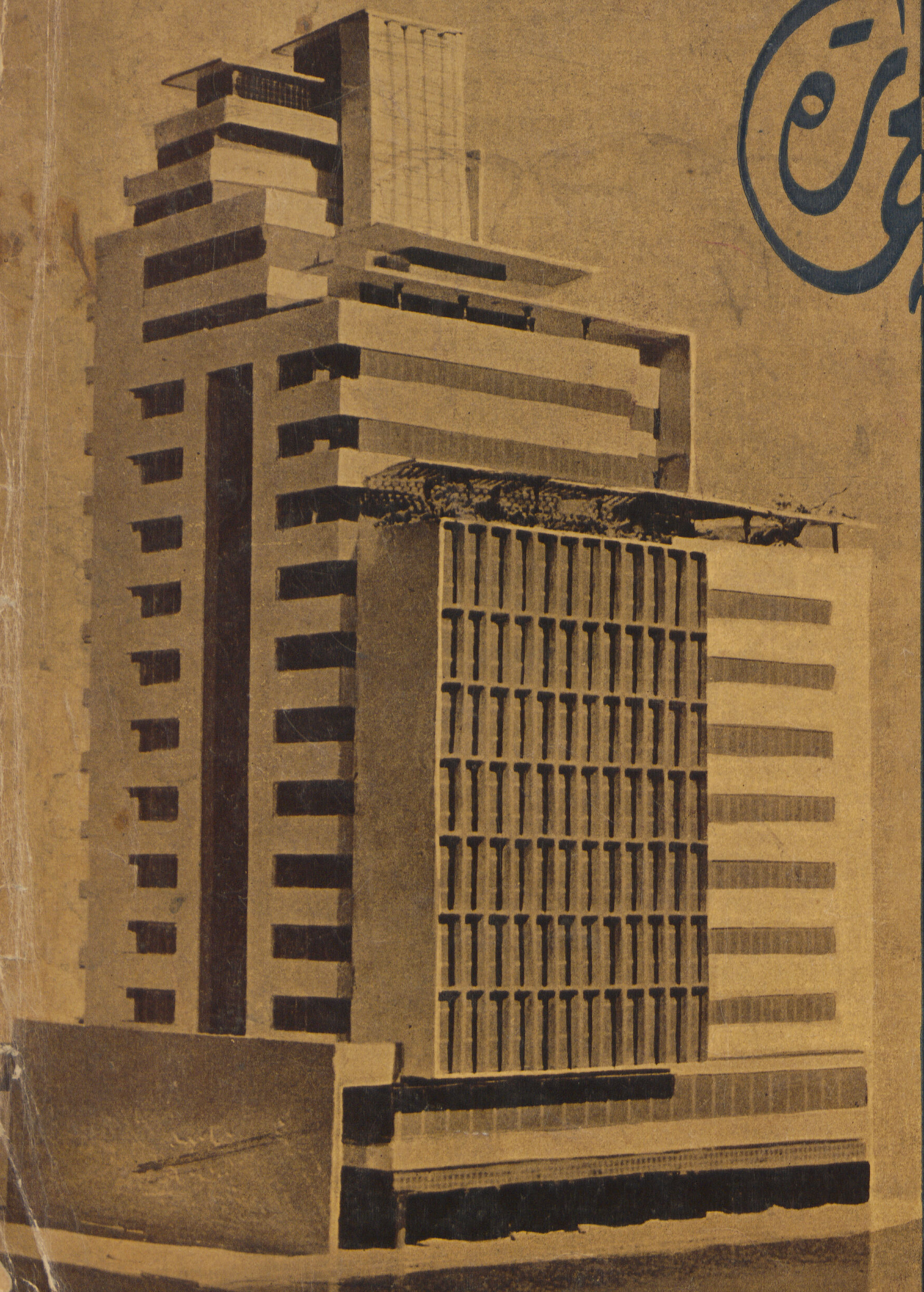
La Guide — P.T. 100 pour chaque annonce

ALEMARA

- Architecture
- Urbanisme
- Construction
- Technique
- Arts-Modernes
- Decoration
- Photographie

6-7-8
Vol. IX
1949

مجلة العمارة



٩ - ١٠

المجلد التاسع

١ ٩ ٤ ٩

مجلة العرب

مجلة العمارة

العدد ٩ – ١٠

١٩٥٠

عمارة مدام مارسيل باسيلي اوزونيان	للمهندس المعماري – دكتور سيد كريم	٥
عمارة اميل بك زيدان	« « البير زنانيري	١١
عمارة الدكتور عبد الحميد المحلاوي	« « توفيق احمد عبد الجواد	١٥
مشروع تخطيط مدينة يافا	« « علي المليجي مسعود	٢١
المساكن الجاهزة	« « ر. ج. مانيكيه	٤١
فن ترميم المباني والآثار	« « دكتور محمد حماد	٤٥
الاتحاد الدولي للمعماريين	سكرتير التحرير	٤٩
جمعية المهندسين المعماريين	« «	٥٣
العمارة والقانون	للأستاذ نجيب بك جرجس المحامي	٥٥

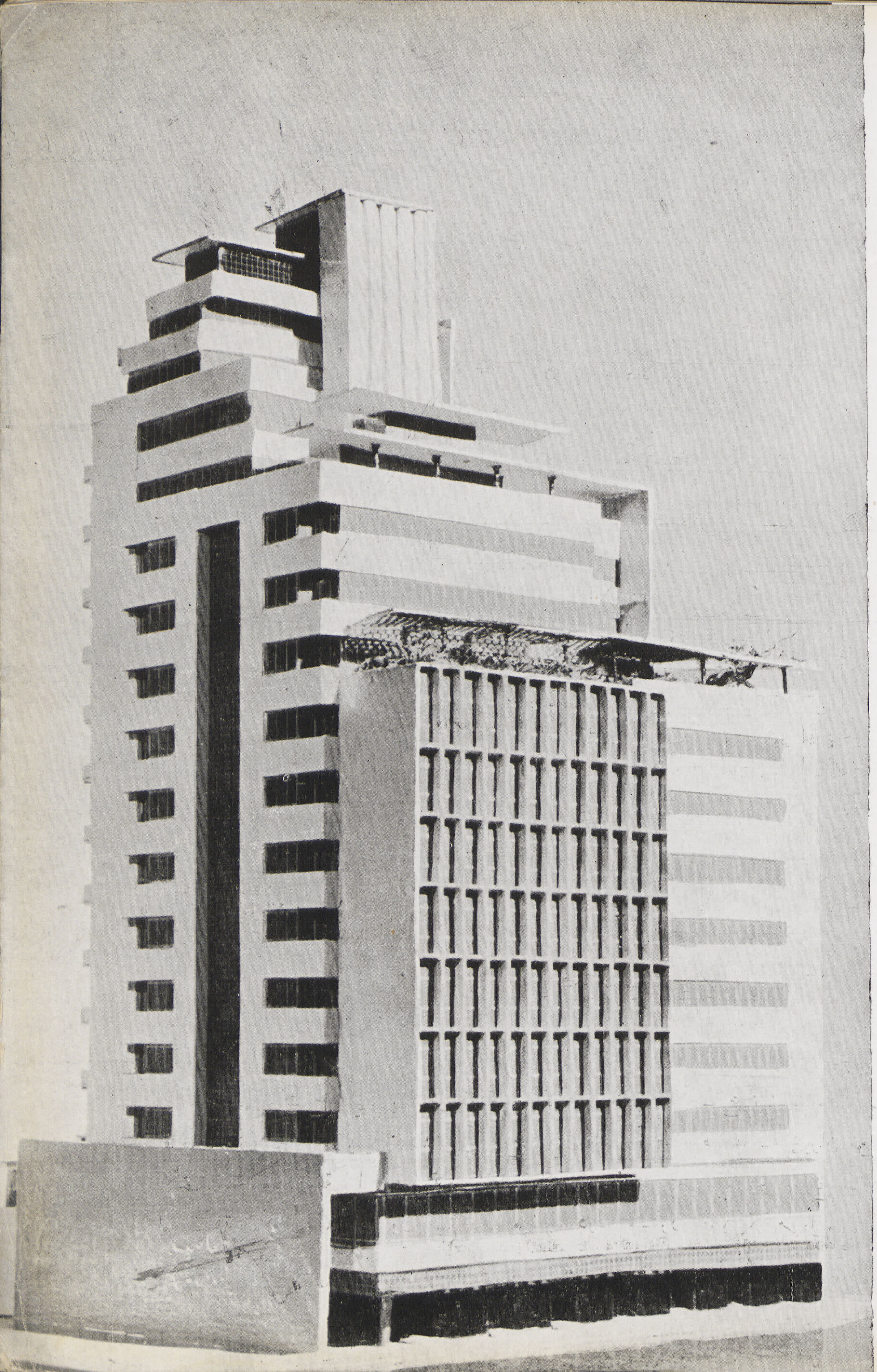
REVUE

AL EMARA

No. 9 - 10

1950

Immeuble Mme. Ouzonnian	Dr. Sayed Karim ...	Arch.	5
Immeuble Zaidan	A. Zananiri ...	»	11
Immeuble Dr. Mahalwy	T. A. Gawad ...	»	15
Jaffa	A. M. Massoud ...	»	21
M.H. System for Pre-Fabricated Houses	Fahem Hafez ...	»	41
Restoration of Ancient Buildings.	Dr. Mohd. Hammad ...	»	45
International Architects Secr. de Réd	... ...		49
Egyptian - Architects' Ass.	... ...		53
L'Architecture & La Loi	Mtre N. Guirgis	Avocat	55



عمارة مدام مارسيل
باميلى اوزونيان

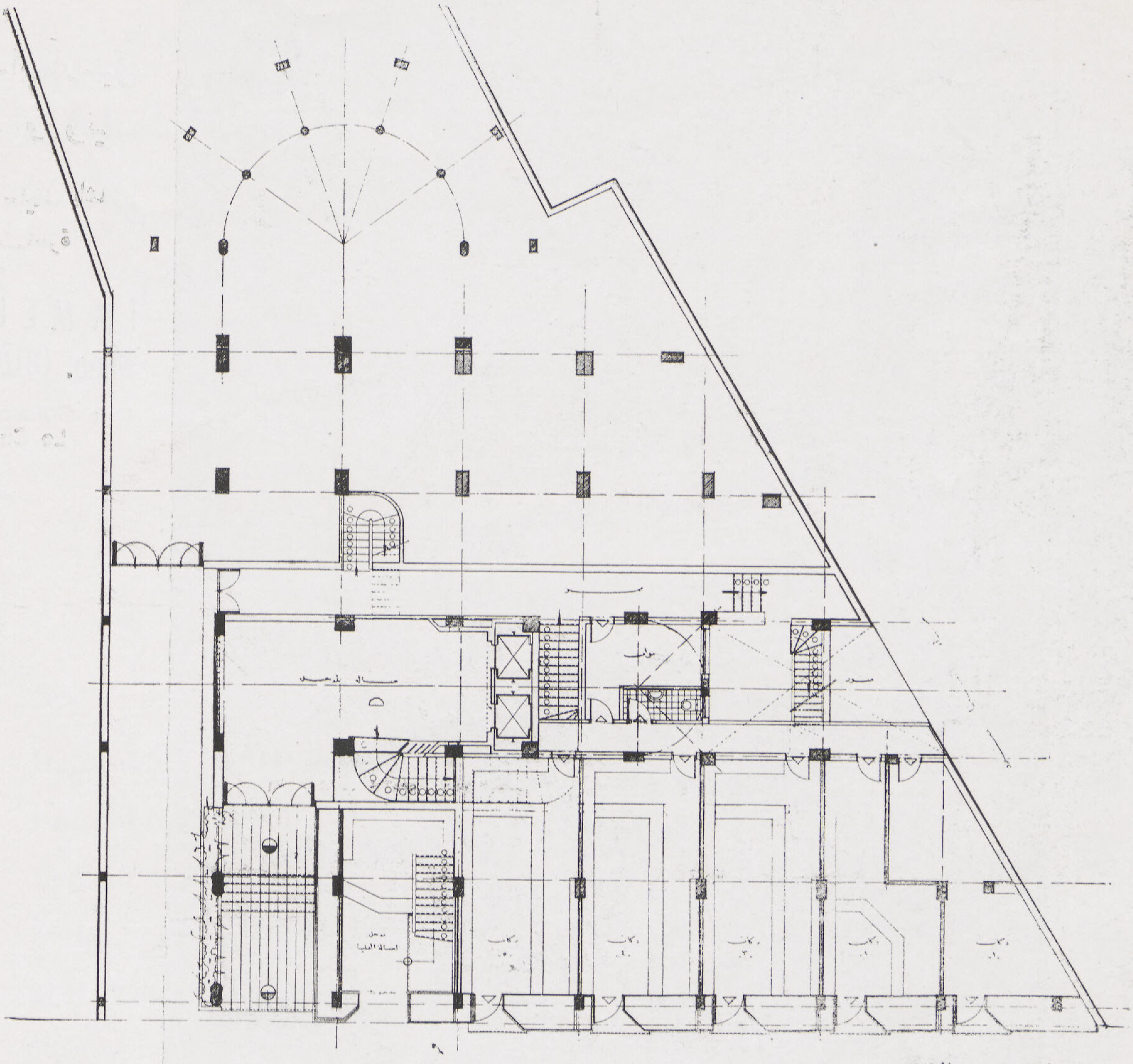
شارع سليمان باشا
القاهرة

IMMEUBLE
Mme. OUZONNIAN

Rue Soliman Pacha
Le Caire

المهندس المعمارى
دكتور سيد كريم

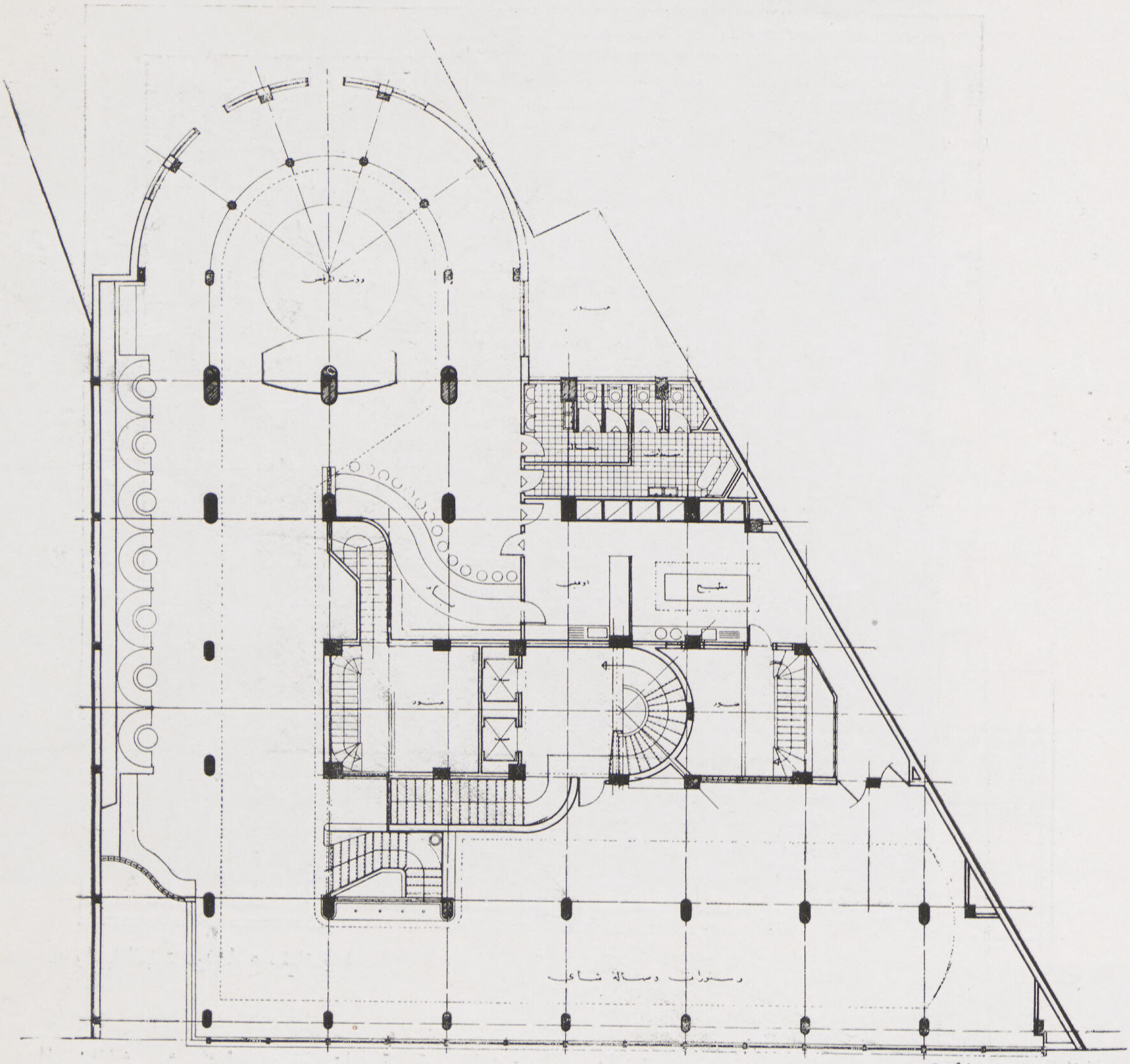
Dr SAYED KARIM
Arch.



المسقط الافقى للدور الارضى

- **عمارة أوزونياد**

تقع العمارة بشارع سليمان باشا على قطعة من الأرض منحرفة الأضلاع تبلغ مساحتها الف متر مربع تقريبًا ، وتطل بواجهة رئيسية واحدة على شارع سليمان باشا وتحاط هذه المساحة بجيران من جميع جهاتها الأخرى وتقع ملاصقة لدار سينما مترو وتغطي مساحة المباني فى الدور الأرضى مسطح الأرض بأكمله أما مساحة المبانى فى الدور الأول فتبلغ ٨٠٠ متر والأدوار المتكررة ٦٨٠ مترا مربعًا .



المسقط الافقي للدور الأول

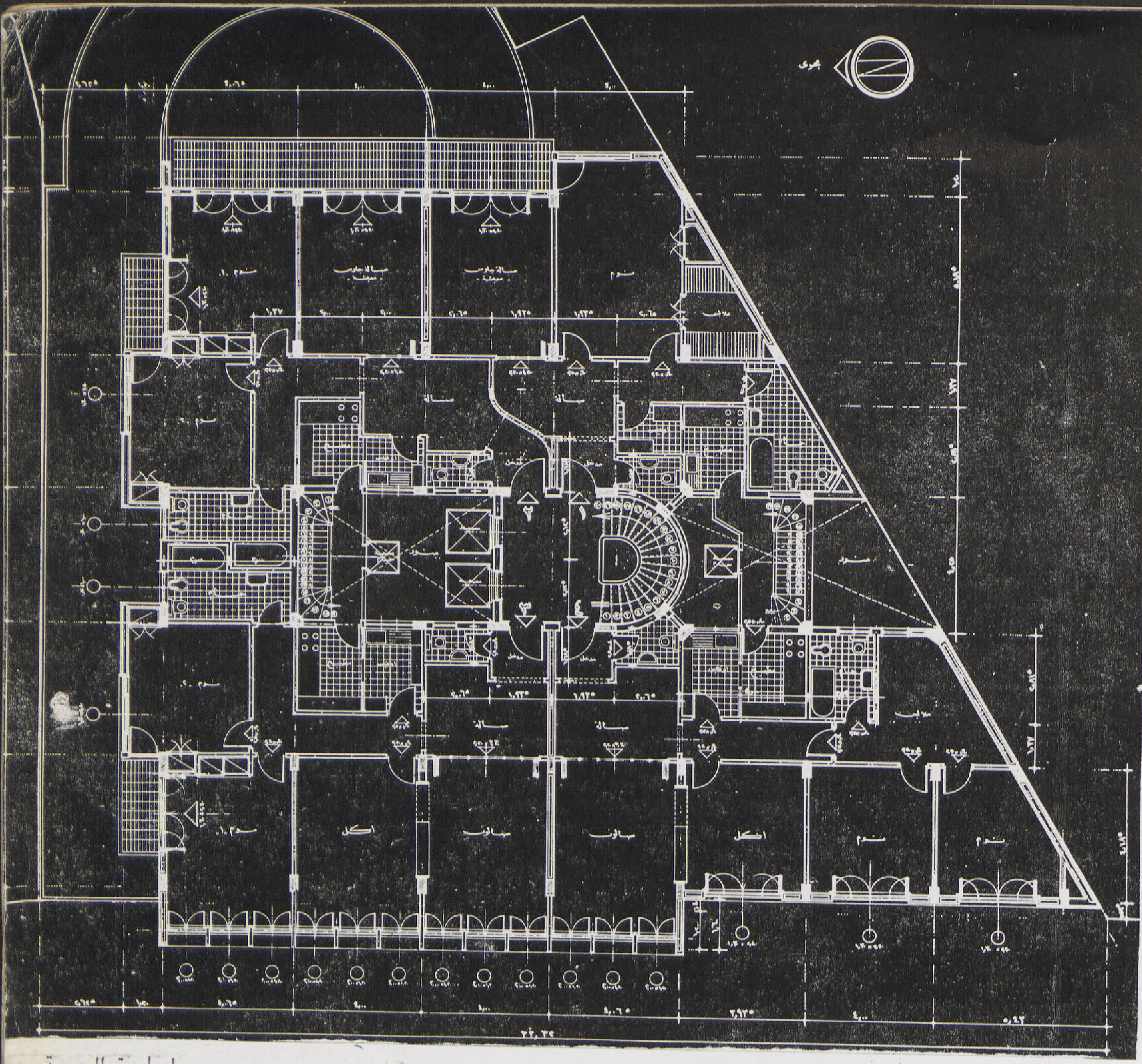
تتكون العمارة من ١٨ طابقاً وبذلك ستكون أعلا عمارة بالقاهرة ، وقد اعد تصميمها ليحوي الدور الأرضي مجموعة من المحلات التجارية مطلة على شارع سليمان باشا وجراج وورشة ميكانيكية في مسطح الأرض الداخلي المقفل والدور الأول يحوي صالة كبيرة للشاي ومطعم ومرقص وروتند له حديقة مكشوفة للشاي فوق سطح الجراج . اما الأدوار السبعة العليا فقد وضع تصميمها لاستعمالها للمكاتب والسكن ويتكون الدور الواحد من أربعة شقق كاملة المعدات ، ويعلو شقق المكاتب فندق يتكون من أربعة ادوار العاشر

واجهة العمارة من شارع سليمان باشا

الى الثالث عشر وله حديقة خاصة وقسم للاستقبال وحمام للسباحة مع بلاج صناعي صغير وأربعون غرفة لكل منها حمام خاص ويعلو أدوار الفندق خمسة أدوار أخرى أعدت لتكون على شكل فيلات سكنية كل منها من طابقين وتحوى من ثلاثة الى ثمانية حجرات كما روعي فى التصميم امكان ضمها الى الفندق لتوسيعه عند الحاجة .

ولما كانت واجهة العمارة الرئيسية غربية ، فقد روعى في تصميمها تغطيتها بحواجز خرسانية عميقة مع عمل حوائط زجاجية مقسمة خلفها حتى يمكن اضاءتها اضاءة طبيعية كافية مع كسر حدة أشعة الشمس الساقطة عليها . والانتفاع بالمنور الداخلى المستعمل لحديقة للشاى فوق سطح الجراج فقد روعى في اتصاله بالشارع الرئيسي خلال ممر من الجهة البحرية للعمارة حتي تتمتع شققها بأكثر ما يمكن من الهواء البحري وفي نفس الوقت تطل الغرف على الطريق الرئيسى أو المنور الداخلى .

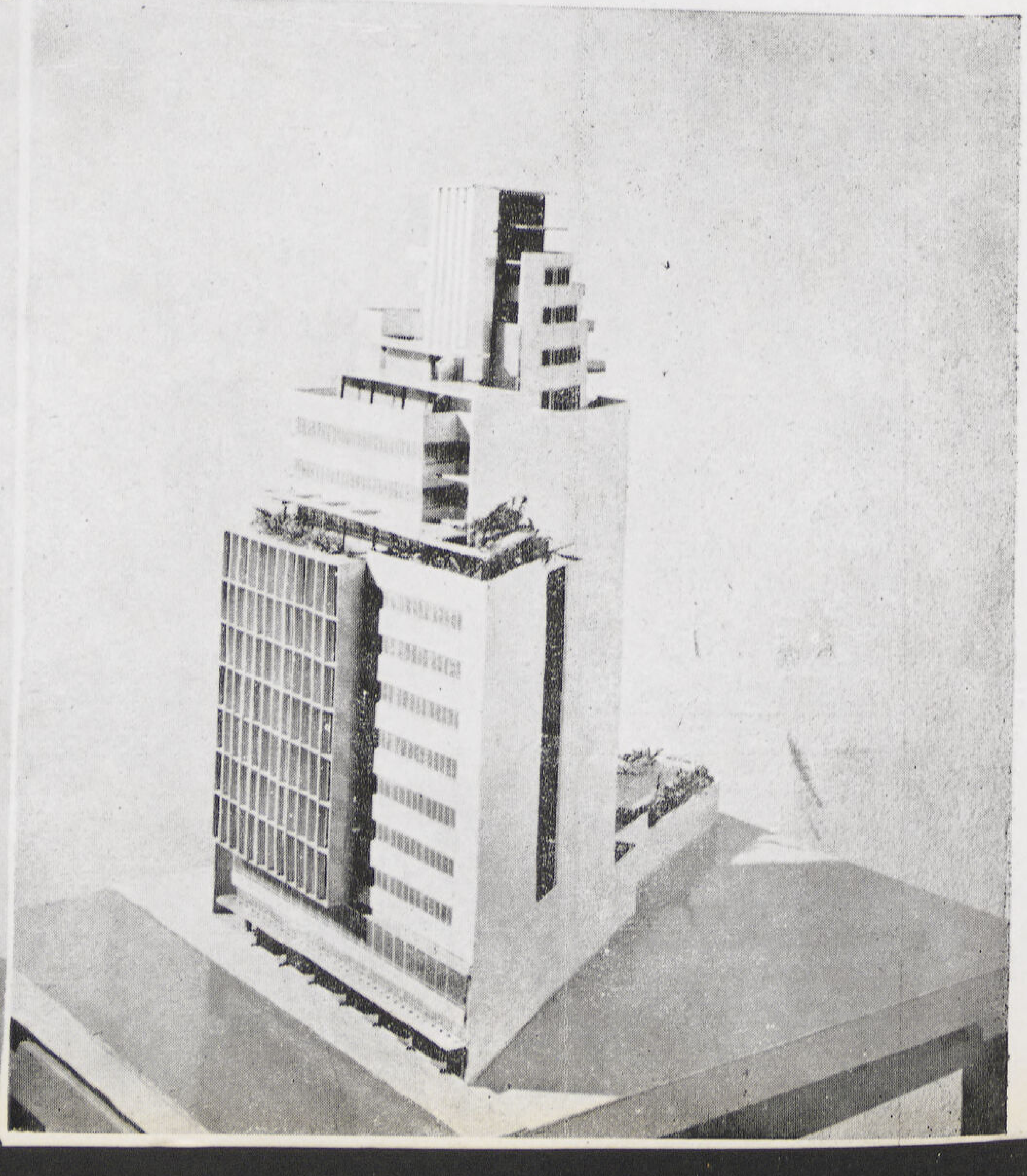
دكتور سيد كريم

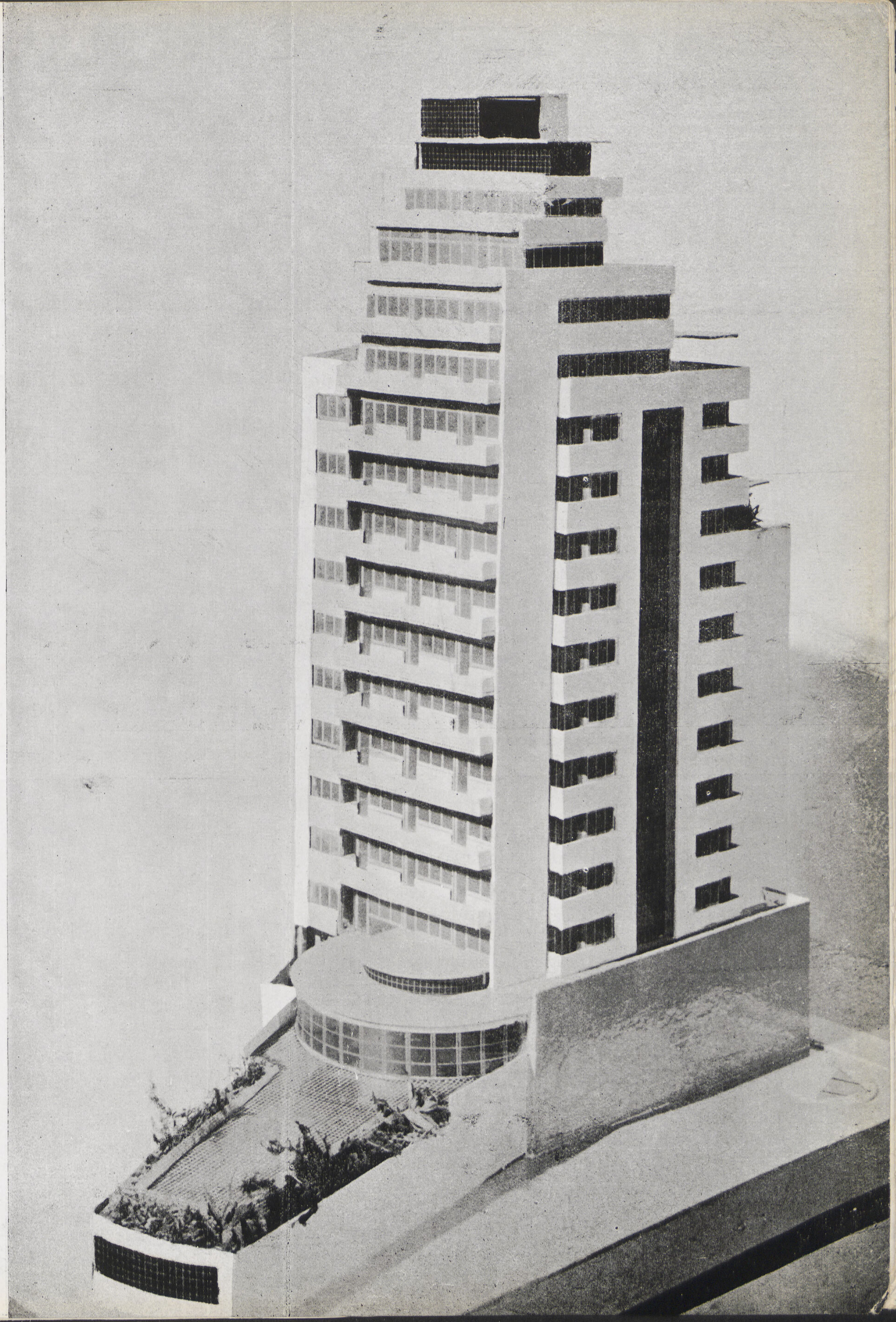


مسقط الدور الاول

الواجهة البحرية

الواجهة القبليـة





عمارة ازونيان
من الجهة الخلفية

IMMEUBLE ZAIDAN

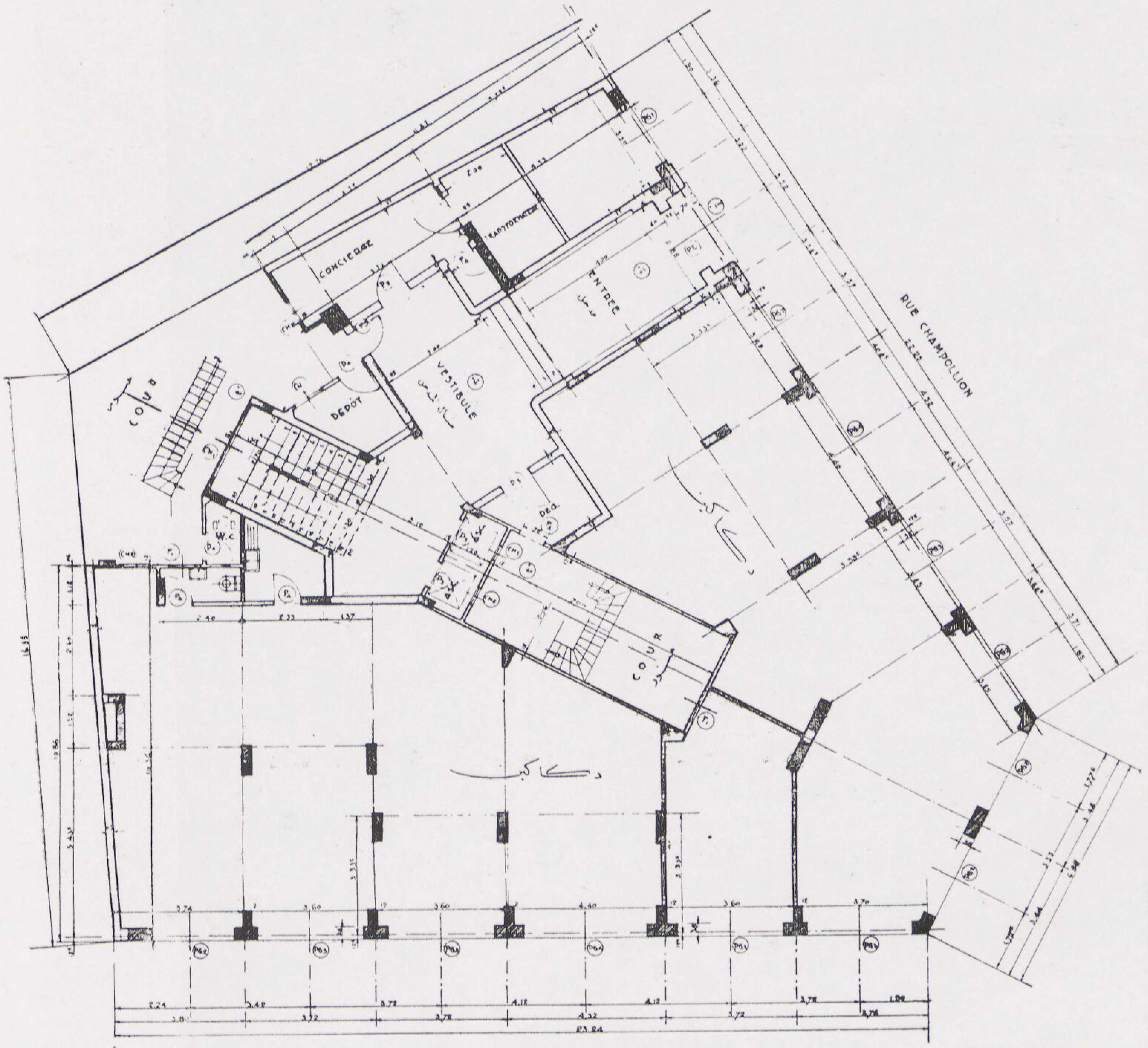
Rue Champollion - Le Caire

A. ZANANIRI... ... ...Arch.

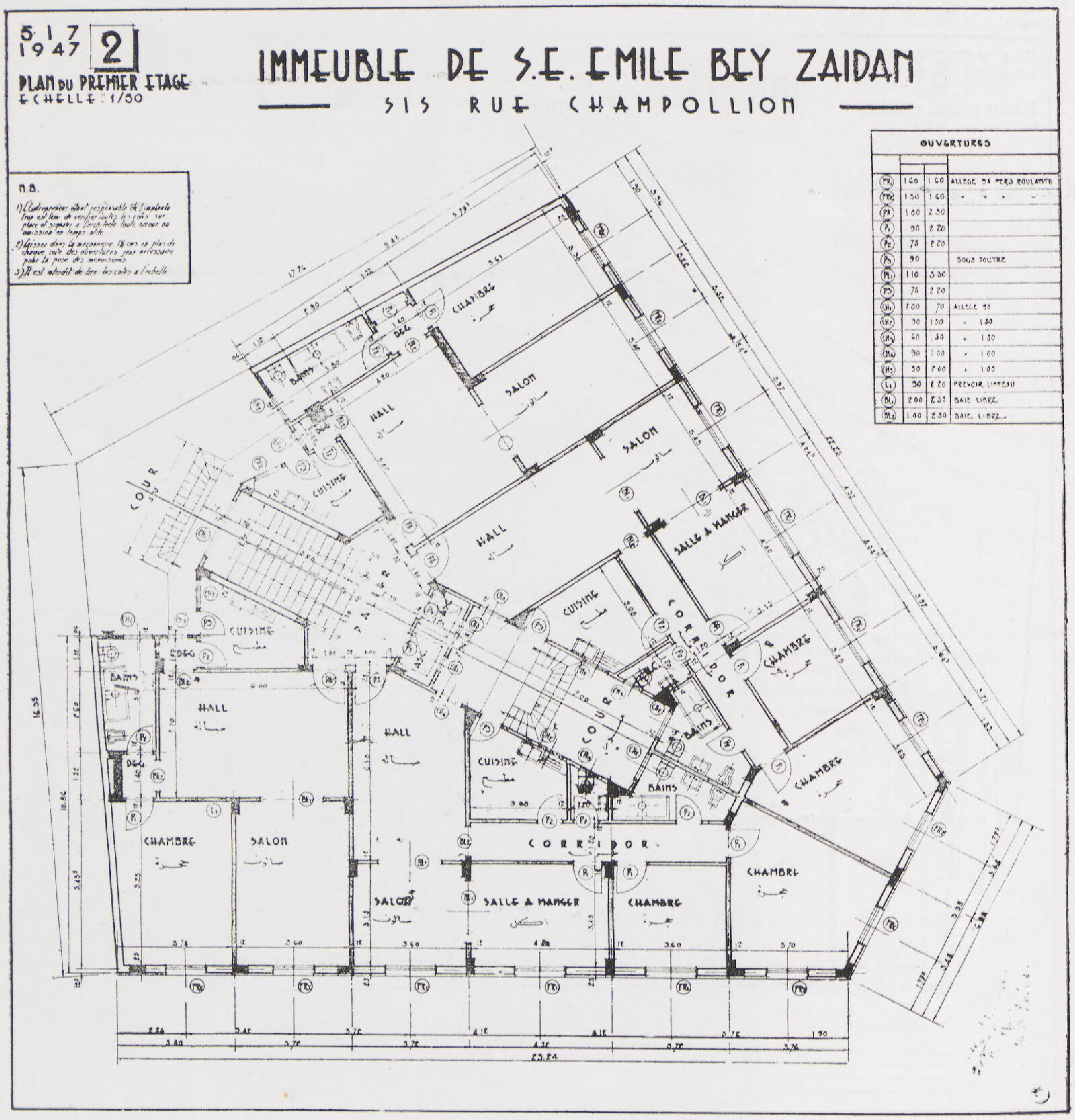
عمارة اميـل بك زيدان

شارع شامبليون — القـاهرة

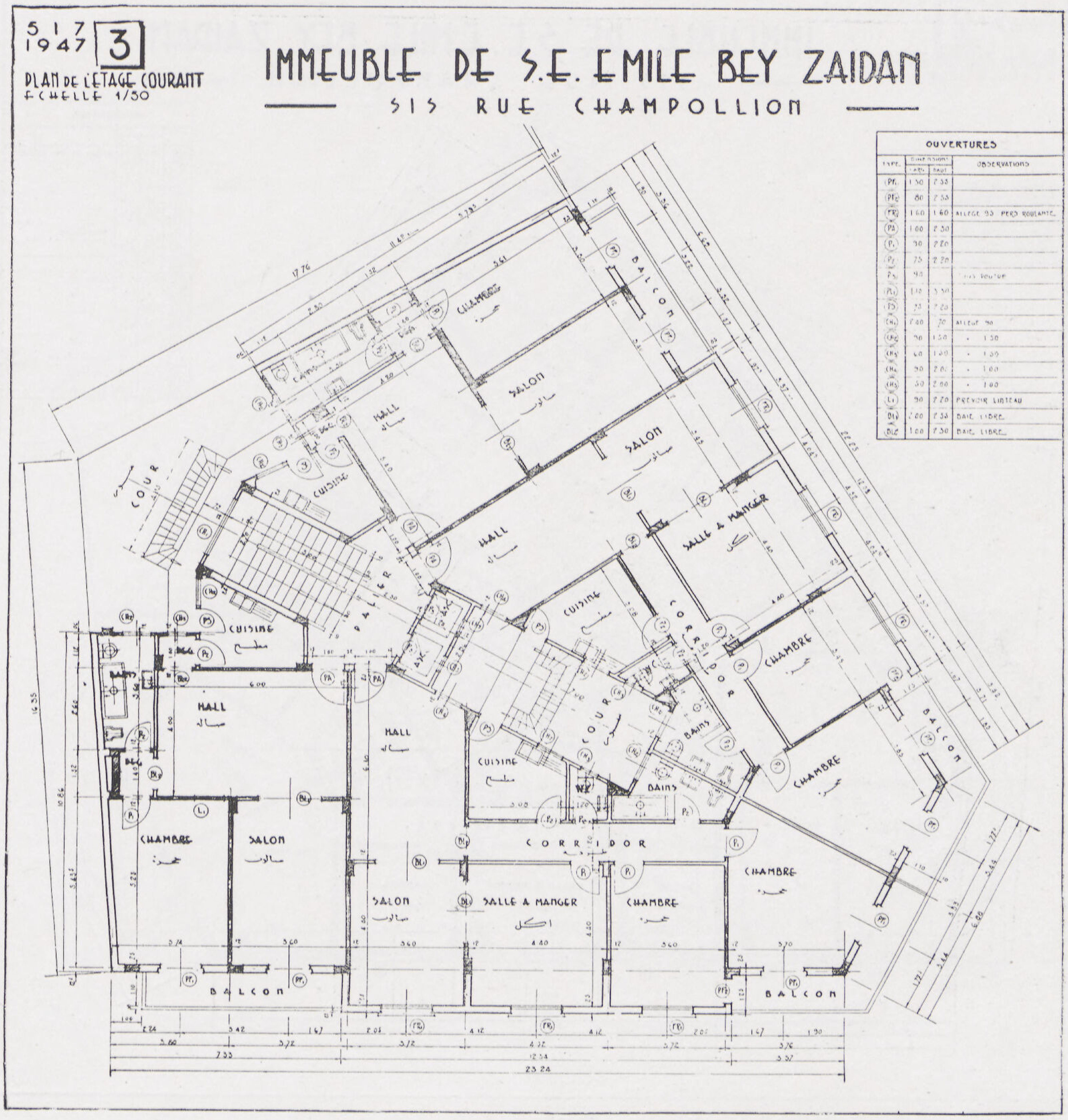
المهندس المعماري ... ... **البير زنانيرى**



● المسقط الافـقي للدور الارضي لعمارة اميل بك زيدان
ويحتوي على صالة المدخل العمومي للعمارة من شارع شامبليون
وعلى دكاكين وصالة عرض ومناور وسـلالم الخـدم والسلم
العمومي والمصاعد وقـد روعي استغلال اكبر مساحـة من
الأرض لهذا الغرض نظراً لأهمية الموقع وارتفاع ثمن الأرض.



● المسقط الأفقي للدور الأول للعمارة ويحتوي على اربعة شقق للسكن او جعلها مكاتب وقد روعى في تصميمها جعل جميع الحجرات تطل على الشوارع العمومية بمساحات متسعة فضلا عن سهولة اتصال الخدمة بحجرات الاكل واتصال حجرات النوم بالحمامات وخصص لكل شقتين سلم خدم .



● المسقط الافقى العمومي للأدوار المتماثلة وعددها ثمانية وتحتوي على عدد اربعة شقق سكنية وقد روعى فى تصميمها الاستفادة من الخارجات بقدر المستطاع لزيادة اتساع الحجرات.

المهندس المعمارى : البير زنانيرى

عمارة الدكتور المحلاوي

شارع البارون ... ... مصر الجديده

IMMEUBLE Dr. MAHALWY

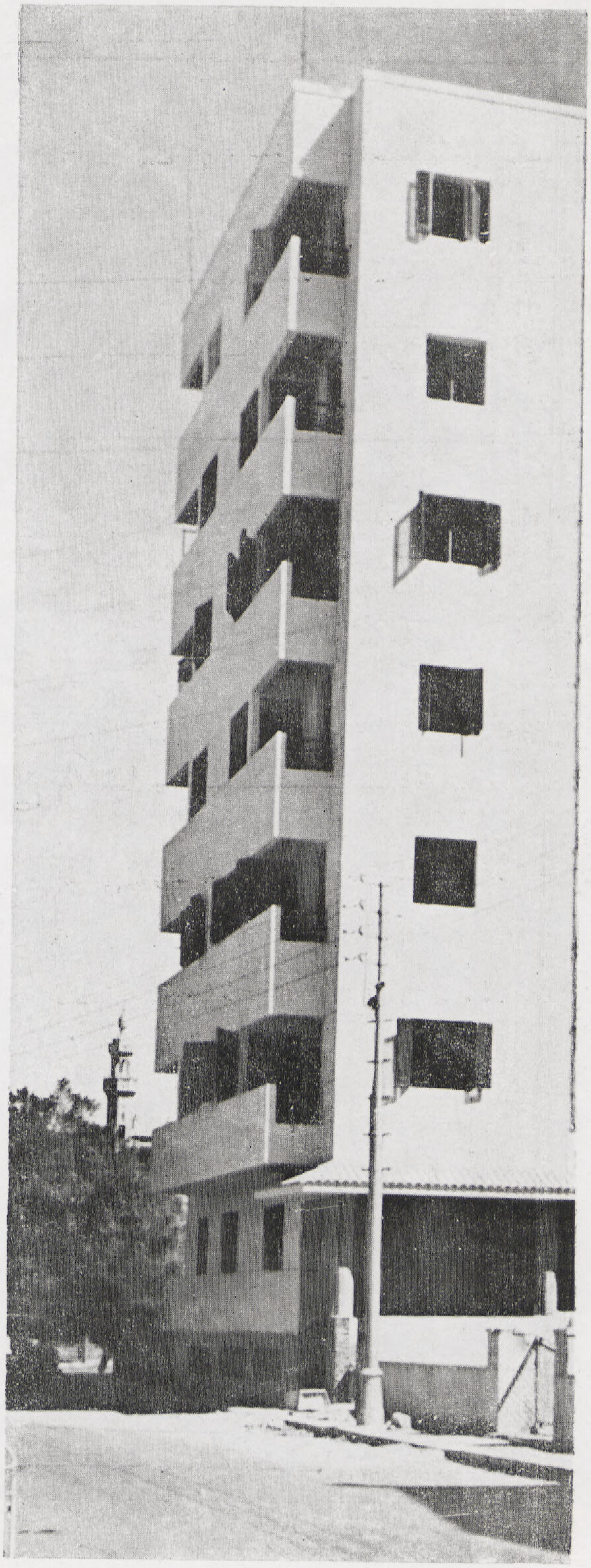
Rue Baron ... ... Heliopolis

المهندس المعماري : توفيق احمد عبدالجواد

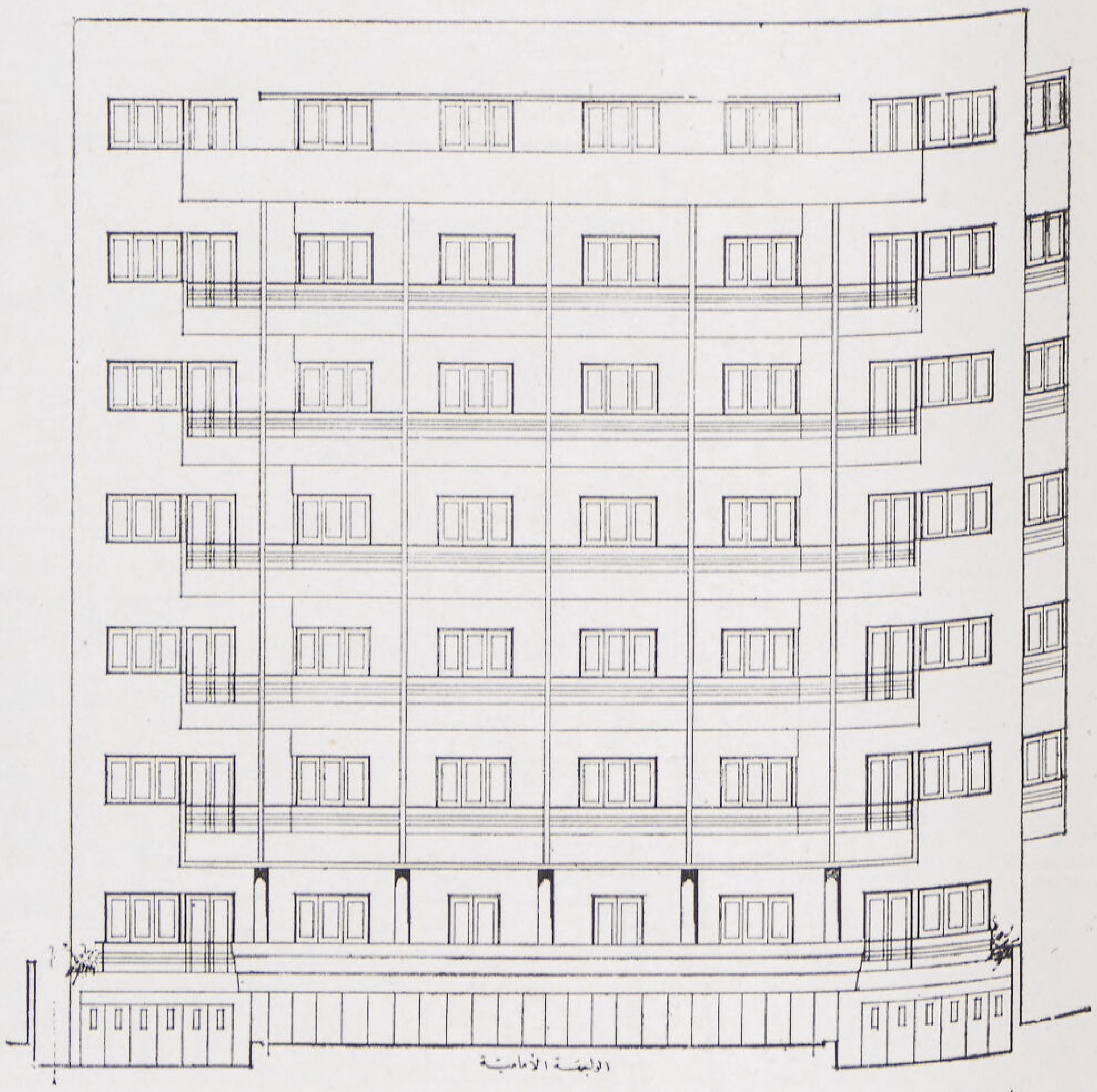
T. A. GAWAD ... ... Arch

● تقع العمارة على شارع البارون وشارع فخري بمصر الجديدة على مساحة من الأرض تبلغ نحو ٩٥٠ متراً مسطحاً ، وتبلغ مساحة المباني حوالى ٤٥٠ متراً مسطحاً وفقاً لقوانين مباني شركة مصر الجديدة ، ونظراً لقصر الضلع الواقع على شارع فخرى وطول الضلع الواقع على شارع البارون والذي يبلغ نحو ٤٣ مترا فقد رؤى استغلال أكبر عدد ممكن للحجرات التي تطل على شارع البارون والاستفادة من الفراندات المسموح بها قانونا والتي تبلغ مساحتها نحو ١٢ ٪ من مجموع مسطح الأرض جميعها .

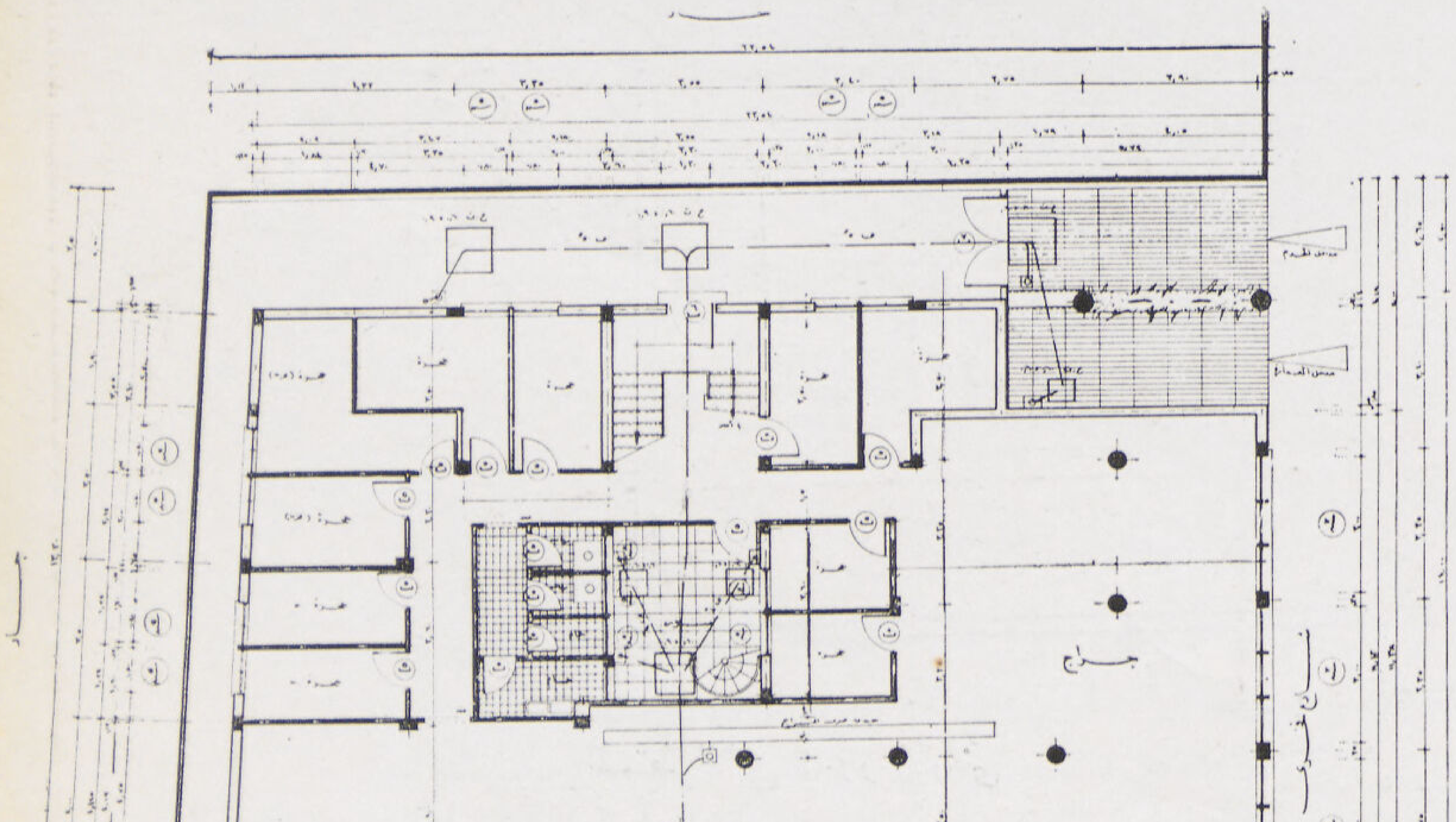
وقد رؤى، عمل المدخل العمومي للعمارة من الشارع الثانوي وهو شارع فخرى وذلك لتحقيق غرضين أساسيين أولهما استغلال أكبر مساحة ممكنة للجراج العمومي أسفل العمارة وتخصيص أكبر عدد ممكن من حجرات الخدم والاستفادة التامة من الفراندات الواسعة الخاصة بالدور الأرضى . ثانياً تخصيص أكبر مساحة ممكنة للجزء المتروك حسب القانون بطول واجهة شارع البارون وعرضه ١٠ امتار والاستفادة من ترك هذه المساحة وعدم تخصيص جزء منها للمدخل العمومى لجعلها حديقة للعمارة يمكن الاستفادة منها .



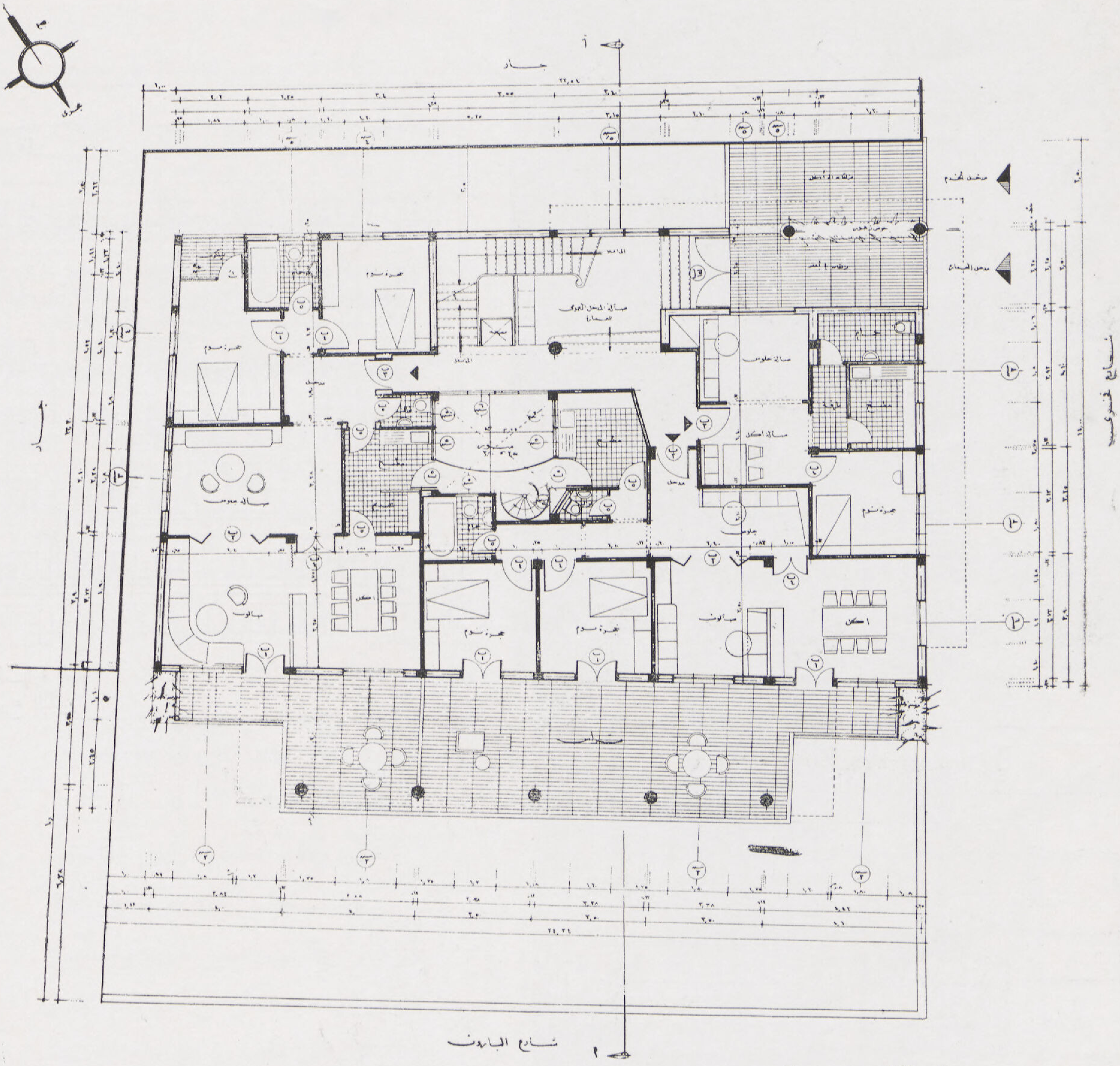
شارع فخري



واجهة العمارة المطلة
على شارع البارون



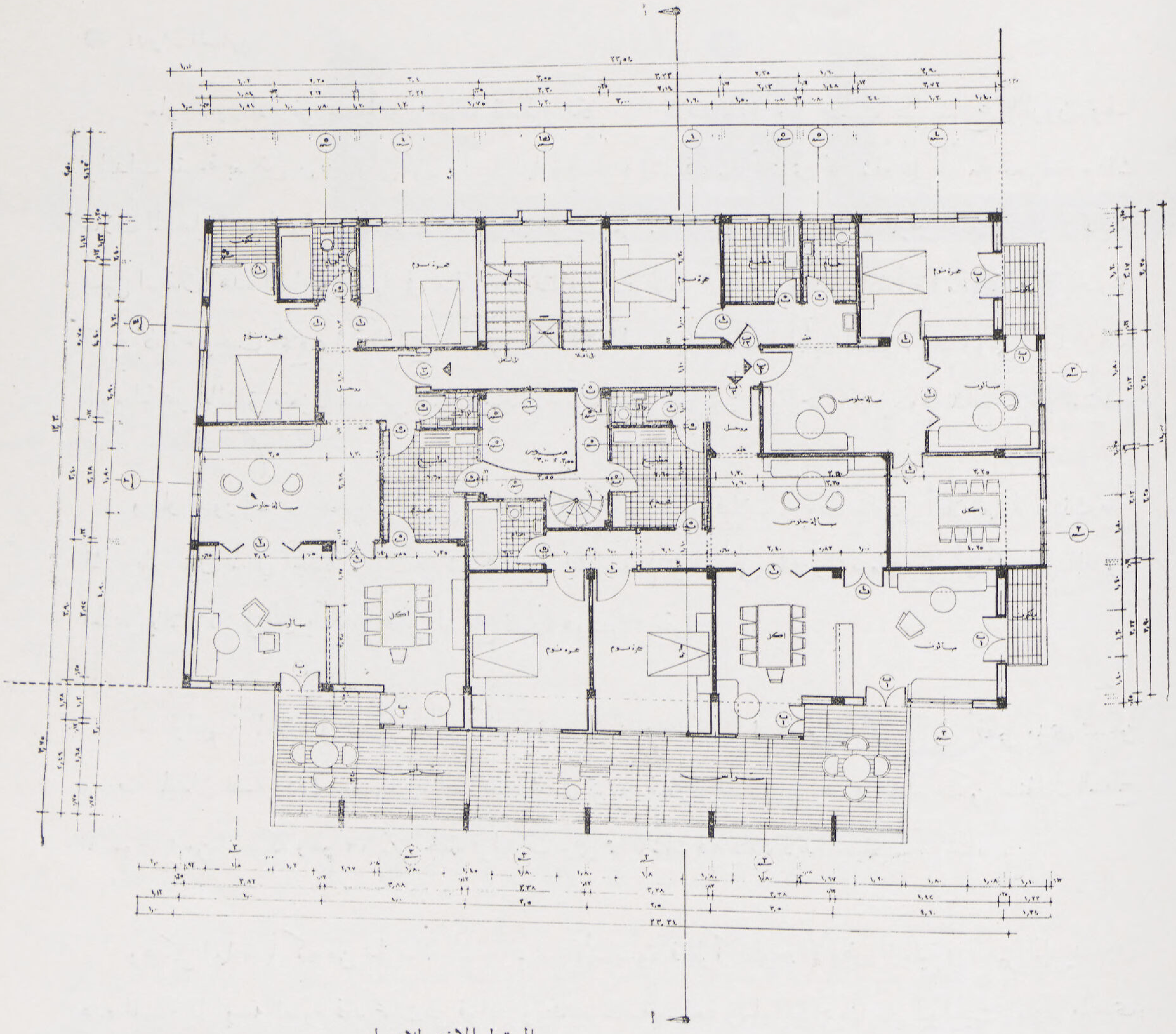
● المسقط الأفقي للبدروم ويحتوى على جراج عمومي يسع عدد ١٤ سيارة وحجرات الخدم ودورات المياه وقد روعي جعل دخول وخروج السيارات من شارع البارون وبطريقة تسمح بتخصيص اكبر مساحة ممكنة لجعلها حديقة خاصة بالعمارة .



المسقط الافقي للدور الأرضي

ويحتوي على المدخل العمومى للعمارة وعلى ثلاث شقق سكنية تتصل اثنان منها بفراندات متسعة تطل على شارع البارون بطول الواجهة البحرية وعلى الحديقة الخاصة بالعمارة كما يحتوي ايضاً على صالة السلم الرئيسي ومدخل الخدمة .

وتتكون العمارة من بدروم منخفض عن منسوب الشارع بنحو ١,٥٠ متر به جراج عمومي للعمارة يسع ١٤ سيارة وحجرات خدم تكفي لسكان العمارة ودورات مياه وكذلك المدخل العمومي للعمارة ومدخل خصوصي للخدم من شارع فخري ، وقد روعي في تصميم البدروم وفرة الاضاءة والتهوية المستمرة .



المسقط الافقى للادوار

ويحتوي على ثلاث شقق كل منهـا مكونة من اربع حجرات وقد روعى فى تصميم الشقق جعـل قسم الاستقبال والاكل منفصل عن جنـاح النوم والاستفادة من التراس البحري المطل على شارع البارون وجعله بعرض كاف يسمح لتناول الشاي واستغلال المسطح المسموح من الشركة وهو ١٢ ٪ لجعله فراندات

ويعلو البدروم دور ارضي مرتفع عن منسوب الشارع بنحو ١,٨٠ متر وبه صالة المدخل العمومي للعمارة والسلم الرئيسى ومصعد السكان وعلى ثلاث شقق سكنية تحتوي كل منها على مدخل وصالة جلوس واستقبال ثم صالون وصالة الأكل وحجرات النوم وحمام ، وعلى فراندات متسعة تلائم جمال الموقع المطل على شارع البارون .

● **أدوار السكن**

يعلو الدور الأرضي ستة أدوار متماثلة للسكن بكل منها ثلاث شقق تطل جميعها على شارع البارون ولها فراندات متسعة بعرض ٥,٠ متر وبطول واجهة العمارة البحرية الشرقية . وتحتوي كل شقة على أربعة حجرات وذلك خلاف المدخل والصاله وقسم الخدمة . وقد روعى في تصميم الشقق امكان فتح صالة الجلوس والصالون والأكل مما يسهل استغلال هذه المساحة جميعها فى حالة الحفلات والاستقبالات الكبيرة والاستفادة أيضاً من التراس البحري فائدة كاملة من حيث التمتع برؤية الشارع العمومي والحدائق المحيطة بتلك المنطقة الجميلة المنظر . وقد روعى أيضاً أن قسم النوم الخاص بالشقق منعزل تماماً عن قسم الاستقبال ويتكون من حجرتين نوم وحمام كامل وفرندات خاصة مستقلة .

ويعلو الدور السابع حجرات الغسيل والخدم وكان مقرراً عمل فيلات وروف جاردن أعلا العمارة وذلك طبقاً لشروط قانون المباني الجديد ، ولكن شركة مصر الجديدة لم توافق على ذلك واشترطت على أن تتمسك بالقانون الخاص بالشركة على أن يكون أقصى ارتفاع للعمارة هو ٢٤,٠٠ مترا .

أما الواجهة المطلة على شارع البارون فقد رؤى الاستفادة الكاملة للتمتع برؤية الشارع الى أقصى مدى ممكن وخاصة الميدان نفسه وذلك بعمل فراندات عميقة بحيث تسمح لتناول الشاى بها أيضاً وبذلك أمكن استغلال السطح المسموح به من الشركة وهو ١٢ ٪ لجعله فراندات وهى مما لاشك فيه ذات فائدة جليلة صيفاً وشتاء .

وهيكل العمارة بأكمله من الخرسانة المسلحة ، اما الأساسات فنظراً لطبيعة الأرض الرملية في مصر الجديدة وفى هذه المنطقة على وجه العموم فقد عملت من قواعد وميد خرسانية مسلحة والحوائط جميعها من البولسيت العازل ماعدى حوائط الحمامات والمطابخ فهى من الطوب الاحمر .

وبلغت جملة تكاليف العمارة مبلغ وقدره ثلاثون الف جنيهاً .

للمهندس المعماري ... ... **توفيق احمد عبد الجواد**

يافا

مشروع تخطيط المدينة

على المليجي مسعود
المهندس
عضو جمعية تخطيط المدن بانجلترا
مدير تخطيط المدن بالبلديات
وزارة الصحة . القاهرة

في العدد الماضي تكلم حضرة صاحب العزة على بك المليجي عن مشروع التخطيط العام وعن نشأة المدينة وتطورها وشرحها من الوجهة التاريخية وتكلم عن منطقة تنظيم مدينة يافا وعن طرق المواصلات المختلفة وفيما يلي : — الجزء الثاني من هذا البحث القيم ارادت المجلة ان تنشره بالتفصيل لما في ذلك من الفائدة الكبرى .

سكرتير التحرير

المناطق الصناعية والتجارية

تزداد الحاجة إلى تركيز الصناعات التى قد تنشأ في منطقة يافا فى أنسب المواقع ، والبرنامج المقترح لذلك يشمل نوعين من الصناعات . فالصناعات الثقيلة قد خصصت لها منطقة تقع في المركز الشمالى الشرقي شرق السكة الحديدية وعلى مقربة من المحطة الجديدة ، وقد روعى في اختيارها سهولة الاتصال بالطرق والسكة الحديدية وقربها من المدينة وهى فى موقع يتيح الفرصة لاستغلال الأراضى المجاورة لاقامة مشاريع اسكان لطوائف العمال التى تعمل فيهذه الصناعات. وأما الصناعات الخفيفة وهى الأكثر انتشاراً في منطقة يافا فقد اختير لها موقع مجاور لمنطقة الصناعات الثقيلة غرب السكة الحديدية ومجاور للمحطة وأقرب إلى المدينة وهو فى موقع يسمح باقامة مشاريع إسكان من الدرجة الثالثة في مناطق مجاورة تشغلها فعلا هذه الطبقات .

ومن رأيى أنه بعد تخصيص هذه المنطقة لهذا النوع من الصناعات يتخذ كل إجراء لايقاف التصريح بشيء منها فى غير هذه المنطقة ، كما يعمل على نقل الموجود منها الآن فى المناطق التجارية والسكنية مما هو مصدر إقلاق وتشويه لكثير من مناطق يافا العمرانية فى الوقت الحاضر .

● مناطق صناعية احتياطية

إن إدخال جانب كبير من الرمال الواقعة في جنوب يافا ضمن حدود المدينة قد أتاح فرصة إنشاء الكازينو البحرى وضاحية الاصطياف وبعض مشاريع الاسكان ، وبالنظر لملاءمة هذا الموقع لاقامة بعض الصناعات فقد خصصت بها منطقة احتياطية لهذا الغرض تكون معدة للتوسع الصناعى الذي ينشأ في منطقة يافا مما يتفق مع اتجاه اختيار بعض هذه الرمال لمشاريع إسكان للعمال الذين يعملون بهذه الصناعات .

● الأسواق والحوانيت

بالرغم من أن يافا أقدم المدن التاريخية فى الشرق ، ومن المحقق أنه كان لها سوق على الطراز الشرقي المألوف ، فان اندثار المدينة القديمة وتخربها لابد أن يكون قد خرب معه هذا السوق .

والأسواق أنواع — ويمكن أن يكون لكل سلعة سوق هو مجموعة من الحوانيت تتجانس الأصناف المعروضة بها ، وهذه يمكن أن تنشأ فى أي شارع داخل فى نطاق المنطقة التجارية .

غير أنه توجد أنواع من السلع وأخص منها الخضر والفاكهة والمأكولات الطازجة وهى تعرض الآن فى أماكن مألوفة للباعة والمستهلكين ، وقلما يتقيد المتعاملون بالتزام الحوانيت وإنما تباشر عملية البيع والشراء في شوارع معينة ، ولما كانت هذه المعروضات كلها طازجة ومعرضة للفساد وللتلوث بسبب أقل إهمال ، فان مشكلة هذه الأسواق معقدة في جميع المدن وعلى الأخص المدن الشرقية .

وقد ظن أنه يمكن معالجتها بانشاء أسواق خاصة لها ، ولكن الملاحظ أن هذا العلاج قد أخفق لأن الباعة ظلوا فى الشوارع المحيطة بالسوق ولم ينجح إلا العدد القليل من الحوانيت المطلة على الشوارع مباشرة ، أما باقى الحوانيت داخل السوق فقد تركت خاوية أو استعملت كمخازن بالرغم من أنها أنشئت على طريقة صحية وكانت الطرق التي تتخللها مظللة ومرصوفة ومعتنى بنظافتها .

ولذلك فانى لا أشير على البلدية بتجربة أخرى من هذا النوع وأعرض عليها مشروعاً آخر لهذا النوع من الأسواق وهو أن يختار بالقرب من الأماكن التي يألفها الناس قطعة أرض كبيرة تقسم إلى شوارع ويقام بها مظلات وتوضع فيها حنفيات للشرب والغسيل وتبلط أرضياتها كلها سواء الشوارع أو أرض المظلات أو غيرها ، ولا تقام حولها أسوار بل تترك متصلة تماماً بالشوارع التى تحيط بها وتخصص مظلة أو أكثر للسلع المتشابه ويقام تحت المظلات مناضد للعرض تنشأ بطريقة صحية أي من مادة صلبة ملساء قابلة للغسيل ، ويلحق بهذا المكان عدد قليل من المخازن لاستعمال من يرغب من أصحاب هذه السلع ، ولما كنت أشك أن كثيرين منهم يطلبون هذه المخازن فانى اقترح أن يكون عددها قليلا .

والحقيقة أنه لن يكون سوقاً بالمعنى المتفق عليه وإنما هو ساحة عرض ومكان للمساومة بين البائع والمشتري .

ولا علاقة لهذه السوق بنظام سوق الجملة للخضر والفاكهة واللحوم ، فان لهذه نظاماً تجارياً خاصاً ، ومن الطبيعي أن تكون ليافا سوق من هذا الطراز وهى سوق مقفلة لايتأثر بوجودها تخطيط الشوارع ولا نظام الميادين والساحات .

ويمكن إقامتها بالقرب من المحطة الجديدة حيث يمكن الحصول على أرض رخيصة نوعاً ما .

● سوق بالمدينة القديمة

ومشروع تخطيط المدينة القديمة يهيء مكاناً لساحة من النوع الذي اقترحه تعرض فيه الخردوات والأدوات المنزلية والملابس والأقمشة والألعاب وغيرها مما يعرض الآن على عربات تجر باليد فى الساحة أمام الجامع الكبير. فاذا ماتم إنشاء هذه السوق فان هذه الساحة تخلى من هؤلاء السريحة ويعود للساحة وقارها وهدوؤها وليس مايمنع من وقوف عربات اليد بهذه السوق ساعات البيع والشراء وانصرافها بعد ذلك، ولا شك أن هذه العربات المتنقلة تغني عن إقامة الأكشاك والمصاطب الثابتة على أنه يمكن أن تقام في وسط هذه الساحة بعض المظلات أيضاً على مثال مايعمل بسويقة الخضر والفاكهة حين تبلط أرضياتها كلها لسهولة التنظيف والغسيل.

وستنشأ بطبيعة الحال فى المحيط المطل على هذه الساحة حوانيت تؤجر للتجار الذين يبيعون سلعاً متجانسة ممن لهم صفة الاستقرار.

● الحوانيت

فيما عدا الحي التجاري الذى اتخذ هذه الصفة، وبالنظر لما لاحظته من إباحة إقامة الحوانيت في شوارع كثيرة بدرجة غير متناسبة مع المركز التجاري والاقتصادي لمدينة يافا، أرغب فى أن تكون القيود على إنشاء هذه الحوانيت أشد، فلا تخصص شوارع بكاملها لتكون تجارية وإنما يكتفي فقط أن يكون لكل حي من الأحياء السكنية وفى موقع مناسب ركن أو جزء من شارع أو نقطة تقاطع بعض الشوارع يصرح فيها فقط بانشاء الحوانيت المخصصة للخدمة التجارية لهذا الحي ومثل هذه الحوانيت لاتستغنى عنها الأحياء السكنية وأغلبها البقالة والخضر والفاكهة واللحوم ومحلات الكى والغسيل والخردوات، صناعة وتجارة، والحياكة وما أشبه فى قلة تكفي لحاجة كل حى من الأحياء.

وقد بينت على خريطة المشروع العام بعض المواقع المنتخبة لهذا الغرض لتكون أسواقاً محلية خاصة بكل حى من الأحياء السكنية.

أما في مشاريع الاسكان فانه سيكون لكل مشروع منها ساحة عامة تنشأ حولها المبانى العامة والمسجد وغيره من المرافق وإذا كانت هذه الساحة فى مدخل المشروع فتنشأ مجموعة من الحوانيت التى تكفى لحاجات المشروع بالقدر الذى يتناسب مع عدد السكان.

تحسين الواجهة البحرية

● **الحالة الحاضرة**

تطل يافا على البحر الأبيض المتوسط بواجهة غربية طولها ٥ كيلو متر وتنقسم إلى ثلاثة أقسام :

القسم الأوسط — يقع قبالة المدينة القديمة وهو المشغول بالميناء وملحقاتها.

والقسم الشمالى — يبدأ من المدينة القديمة إلى الحدود بين يافا وتل أبيب .

والقسم الجنوبي — يبدأ كذلك من المدينة القديمةوآخره حد المدينةالجنوبي.

وقد تبين من دراسة هذه المناطق أنه لايوجد فى جزء منه طريق للنزهة فيما عدا جزء صغير لايتجاوز طوله ٣٠٠ متر وهو المؤدى إلى المدخل الشمالى للميناء وهذا الجزء مشغول بقوارب الصيد وشباك الصيادين المنشورة لاصلاحها وكذلك تبين لى أن المواقع المستعملة للاستحمام والرياضة البحرية قليلة جداً والوصول إليها عسير ، وهى قاصرة على ساحل لايتجاوز طوله ٣٠٠ متر محجوز لأحد الأندية وساحل آخر صغير فى نهاية الحد الجنوبى عند موقع قصر البحر .

ولا شك أنه لايمكن بقاء هذه الحال على ماهى عليه ولا يمكن أن تستمر المدينة محرومة من الاستفادة الكاملة من واجهتها البحرية كما أن جميع المشروعات التى توضع لتحسين هذه الواجهة يجب أن تكون لها عدا الجانب التجميلي فائدة عمرانية واقتصادية محققة ، وكذلك يجب أن تكون تكاليف تنفيذهامتعادلة مع الفوائد العمرانية والتجميلية المرجوة منها .

● **الكورنيش الشمالى**

إن طبيعة الساحل البحرى عند يافا تختلف فى الشمال عن الجنوب ، فالساحل الشمالى رملى تتخلله صخور قليلة وأرضه شغلت كلها بمنطقة المنشية التى استكملت عمرانها بدون طريق على البحر يسهل المواصلات بين أجزائها وتكون

منه نزهة لأهلها المكدسين في بيوتهم الصغيرة المزدحمة فى حوارى وأزقة ضيقة . والبيوت المطلة الآن على البحر عرضة لأمواجه ، وقد اختل بعضها من هجوم البحر ، وهى عرضة للانهيار تحت تأثير هذا الهجوم بين وقت وآخر.

ولا شك أن إنشاء طريق كورنيش على البحر بطول هذه الواجهة ضروري لحمايتها من طغيان البحر لأن الحائط البحري الذي سيسند هذا الطريق سيؤمن هذه الحماية للطريق وللمبانى التى ستطل عليه .

وهكذا يتبين لنا أن طبيعة هذا الساحل تستدعى إنشاء هذا الحائط لانشاء طريق الكورنيش ، وقد كان الاتجاه إلى نزع ملكية المنازل المطلة حالياً على الساحل بطول الواجهة في هذه المنطقة وإنشاء طريق الكورنيش مكانها فاذا تقرر أن يكون هذا الكورنيش بعرض ٢٠ متراً مثلا وهو أقل قدر لمثله فان هذا القدر وخمسة أمتار أخري للحائط قد يلزم استملاكها لانشاء هذا الكورنيش وبالرغم من أن المساكن في هذا الحي غير صحية وغير صالحة للسكنى ومن إزالتها واستبدالها بأخرى صحية ، فان الأثمان التى ستدفع فى استملاكها ستكون باهظة جداً بالنظر لموقع هذا الحى الممتاز وقربه من وسط المدينة ، وذلك فضلا عن تأثير هذا الاستملاك في استفحال أزمة المساكن .

ولذلك فانه يبدو لى أن الطريق الصحيح للمضي بهذا المشروع هو إنشاء الكورنيش المطلوب على الصخور المتناثرة بطول الساحل ، فيبنى الحائط البحري على بعد ٦٠ متراً من المساكن الحالية داخل البحر ، ثم تردم هذه المساحة ، ويخصص جزء منها وليكن نصفها مثلا للكورنيش ، ويخصص النصف الثانى للتعمير ، فيباع بأثمان ينتظر أن يعوض ثمن الحائط وثمن الكورنيش أو تستغل أجزاء منه في مشروعات الاسكان الأولى التى تبدأ بها البلدية فى حي المنشية ، وتبلغ مساحة هذه الأرض ١٥٠٠ × ٣٠ = ٤٥٠٠٠ متراً تقريباً قد يلزم ١٥٠٠٠ متراً منها للشوارع العرضية وشارع خلفي يفصلها عن المنازل الحالية فيتبقى للاستغلال الحر أو البيع ٣٠٠٠٠ متر مربع لاشك أنه لن يقل ثمنها عن ١٠٠٠٠٠ جنيه بحال من الأحوال .

● ومن مزايا هذا المشروع

١ — أنه يخلق طريقاً فسيحاً للمرور فيخفف الضغط عن الشوارع الداخلية بمنطقة المنشية مما قد يجعل توسيع هذه الشوارع غيرضروري .

٢ — أنه يوجد طريقاً للنزهة لأهل المنشية والقسم المتوسط من المدينة الواقع في شرقها .

٣ — أنه يوجد واجهة جديدة للمدينة لتعمير الأرض المأخوذة من البحر لعمارات فخمة ولوكاندات وكازينات وهى منشآت تحتاج إليها المدينة بل إن حاجتها إليها شديدة وملحة ولا يوجد مكان مناسب لها .

٤ — يسهل للبلدية الشروع فى مشروع الاسكان بالمنشية ولو فى أجزائه الشمالية بانشاء بعض العمارت للسكن وتأجيرها لمن يخرجون من أهالى المنشية ممن لايرغبون في السكنى بعيداً عن وسط المدينة .

٥ — يتحقق به مشروع الكورنيش بدون الالتجاء إلى الاستملاك وإخراج الناس من بيوتهم فى وقت لاتزال أزمة المساكن فيه على أشدها وأثمان مواد البناء فوق طاقة الكثيرين .

● الكورنيش الجنوبي

وتختلف طبيعة الساحل فى الجنوب عنها فى الشمال وان اتفقت من حيث انتشار الصخور على طول الساحل بعرض أكبر وفي أماكن أكثر تقارباً حتى ليمكن أن يقال أن الساحل كله به هذه الصخور ماعدا الأجزاء القليلة الرملية التى تستعمل في الوقت الحاضر للاستحمام .

وهذا الجزء مرتفع عن سطح البحر ارتفاعاً كبيراً يبلغ أربعين متراً فى بعض المواقع كما أنه في مواقع كثيرة يستمر هذا الارتفاع إلى البحر والمساكن المبنية عليه في هذه المواقع المرتفعة ذات إشراف جميل على البحر . وهو يشابه الساحل الشمالى من حيث تعرضه لأمواج البحر التى تهاجمه ، وهو يتآكل تدريجياً تحت تأثير هذا الهجوم مما يجعل إقامة الحائط الساند واجباً لحمايته خصوصاً وأن استمرار هذا الهجوم وهذا التآكل لابد سيؤدى إلى اختلال المبانى المقامة على هذه المرتفعات .

ويبدو لى أن حلا مشابها لما اقترحت فى الساحل الشمالى يصلح لهذا الساحل أيضاً مع زيادة المساحة التي يمكن اكتسابها من البحر فينشأ عليها الكورنيش (الطريق) كما يخصص الباقي منها للتعمير ، وتتوقف زيادة المساحة أو نقصها على جس البحر فى هذه النقط لمعرفة الأعماق وطبيعة الصخر وحالة البحر في فصل الشتاء ويبدو لى أنه يمكن أن يؤخذ من البحر ١٠٠ متر لهذا الغرض .

ويلاحظ أن شبيهاً بهذا المشروع قدتم تنفيذه بنجاح فيدائرة الميناء فالأرض المخصصة الآن للمخازن والأرصفة جنوب الميناء كلها استردت من البحر بطريقة مشابهة كما أن الردم اللازم لهذه المساحة يمكن أخذه من الأماكن المرتفعة فى نفس المنطقة و بعضها أرض فضاء الآن يمكن البلدية أن تستملكها وتأخذ منها مايلزمها من الرمال اللازمة لردم الكورنيش وتعدل مناسبها فى نفس الوقت لتسهيل اتصالها بشارع الكورنيش ثم تبيعها بعد هذه التسوية مستبقية لنفسها مايلزمها للشوارع والميادين وأماكن النزهة . بمايسد بعض نفقات المشروع .

ولهذا المشروع من المزايا مثل ما لمشروع الكورنيش فى الشمال .

● حدائق مرتفعة مشرفة على البحر

إن طبيعة الساحل الجنوبى وما به من الارتفاعات تهيىء فرصة طبيعية لانشاء ساحات للنزهة ولاقامة كازينات أو متنزهات صغيرة للسيدات والأطفال فى مواضع متفرقة تكون مرتفعة عن طريق الكورنيش ومشرفة عليه وعلى البحر ويمكن توصيلها بهما بانشاء درج تزرع على جانبيه الزهور وتنشأ في مواقع مختارة به مقاعد وأكشاك مطلة على البحر .

ولاشك أن مشروع هذه المتنزهات يحتاج إلى دراسة تفصيلية للساحل وقياس مرتفعاته فى الأماكن التي يرى أنها تصلح لذلك وقد يوجد في بعض هذه المواقع بعض المبانى الصغيرة، ومن رأيى أن لاتتردد البلدية فى استملاكها

والمضى بهذا المشروع فى خطوات وبذلك تهيء لهذا الحى والمدينة كلها أماكن للنزهة والرياضة هى محرومة الآن منها حرماناً كلياً .

وهذا الترتيب يمكن المضى فيه فى المسافة بين الميناء والفندق المعروف بقصر البحر أما مابعد ذلك جنوباً فان الظروف لاتزال مواتية لانشاء طريق الكورنيش فوق المرتفع حتى ينتهي إلى حدود المدينة الجنوبية — أما الساحل السفلى فلا ينشأ به طريق لمرور السيارات ويخصص للاستحمام فقط .

● اتصال الكورنيش الجنوبى بشارع الملك فيصل

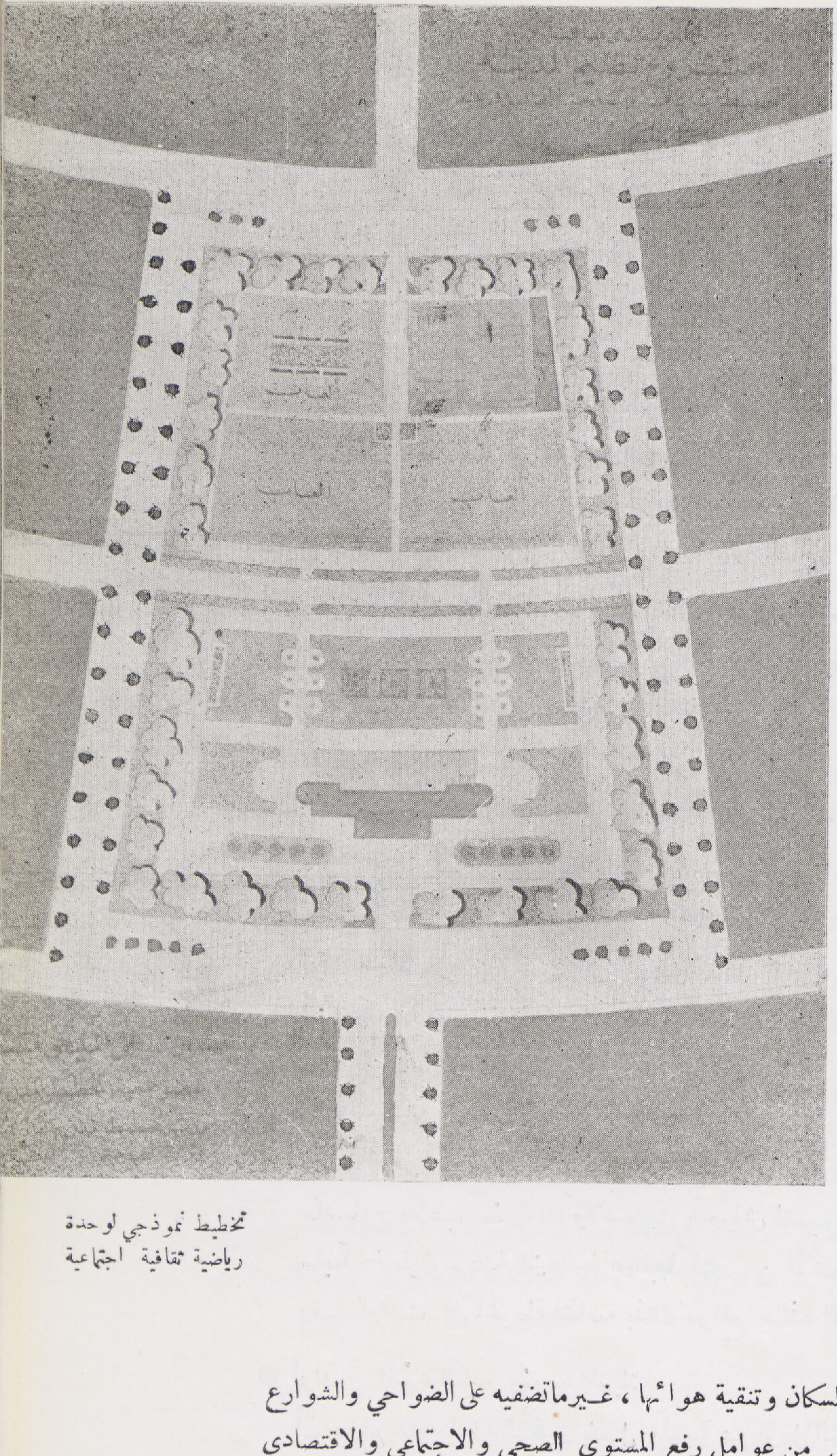
إن طريق الملك فيصل شريان رئيسى يصل بين الميناء وشارع النزهة ثم شارع القدس ، وبالنظر لأهميته الخاصة فانني أقترح أن يمد في نهايته الغربية جناح يتجه غرباً وينزل بالتدرج حتى يتصل بطريق الكورنيش المقترح ويلزم لذلك استملاك المنطقة التى يمر منها ، وهذا الاتصال ضروري لحسن الانتفاع من الكورنيش بطريق مستقل عن طريق الميناء خصوصاً وأن انخفاض الكورنيش الجنوبي عما حوله سيجعل اتصاله بشارع الحلوه وطريق العجمي غير متيسر إلا فى مواقع قليلة وهذا الاتصال المقترح فى نهاية طريق الملك فيصل ضروري جداً للاستفادة من هذا الكورنيش وخصوصاً المناطق التى تقع شمال شارع الملك فيصل ومنها المدينة القديمة وما يليها شرقاً حتى النزهة وبعده فان اتصالها كلها إلى الكورنيش سيكون عن طريق الملك فيصل .

● حمام بحرى صناعى متصل بالبحر

بالرغم من طول الساحل الذي ستتمتع به مدينة يافا فان أجزاء قليلة منه هى الصالحة للاستحمام والرياضة البحرية وهذه الأجزاء لاتتجاوز موقعين في الجزء الجنوبى منه وهو الجزء المحصور بين منطقة الميناء ونهاية المدينة من الجنوب وهى مستعملة فعلا لهذا الغرض بطريقة بدائية وأهم هذين الجزئين محجوز لبعض الاندية .

ويلاحظ أن مشروع شارع الكورنيش سيفصلها عن البحر فاذا ردمت هذه الأجزاء بسبب وقوعها بين الساحل الحالي وطريق الكورنيش المقترح فان المدينة ستحرم من هذه الشقة الرملية الصالحة للاستحمام والرياضة البحرية .

ورغبة في الاحتفاظ بهذا الحمام (البلاج) وتنظيمه وربطه بطريق الكورنيش والشوارع الفرعية المخططة في منطقة الكورنيش قد جعلت تصميم شارع الكورنيش فى هذه الشقة بحيث ينشأ على سلسلة من القناطر التى تسمح بمرور مياه البحر إلى هذا الحمام مع تنظيم جوانبه وإعداده للاستحمام والرياضة البحرية. وأعداد المرتفعات المشرفة عليه لاقامة مجموعة من أكشاك الاستحمام وإنشاء كازينو ولوكاندة وغيرها من المنشآت التى تناسب الموقع.



تخطيط نموذجي لوحدة
رياضية ثقافية اجتماعية

الحدائق والمتنزهات

• **الحالة الحاضرة**

إذا استثنينا بساتين البرتقال التي تحيط بمدينة يافا وتمتد شرقاً على جانبي طريق القدس ، فان منطقة مدينة يافا محرومة تماماً من وجود متنزهات عامة بها ، ولاشك أن وجود هذه البساتين واتخاذها متنزهات لسكان هذه الجهة يمكن اعتباره من العوامل التي نشأ عنها التباطؤ في تزويد المدينة بعدد من المتنزهات .

والحدائق والمتنزهات العامة ضرورية فى المدن لجملة أغراض — منها تهيئة أماكن للترويح عن النفس والاستمتاع بجمال الطبيعة المتجلى فى خضرة الزرع وجمال الزهر وحسن التنسيق فى هـذه المتنزهات ، وهى ضرورية لرياضة الأطفال والمتقدمين في السن بصفة خاصة ، فالأطفال يجدون فيها مرتعاً لألعابهم ولهوهم ، والمتقدمون في السن يجدون فى ظلال أشجارها وعبير زهرها ملجأ وراحة من متاعب السنين، وفيها يطرحون أثقالها وينشدون الكثير من هدوء النفس وسكينتها .

وهي كذلك رئات لتهوية المناطق المكتظة بالسكان وتنقية هوائها ، غير ماتضفيه على الضواحي والشوارع من التجميل والتحسين وهى في الأحياء السكنية عامل من عوامل رفع المستوي الصحي والاجتماعي والاقتصادي بما تكسبه العقارات المطلة عليها من الرونق واجتذاب الطبقات الراقية وارتفاع قيمة العقار نفسه .

والمشاهد أن لبساتين البرتقال رونقها وجاذبيتها ولا بد أن أهل يافا يعرفون أكثر مما أعرف كيف يملأ الدنيا عبيرها الزكي في موسم الأزهار ، ويجملها الثمر الذهبي فى موسم الأثمار مما هو بهجة العين والنفس فى النهار وفى الليل ، عندما تنتشر رائحة الزهر الزكية .

غير أن كل هذا يذهب تدريجياً ، فالبرتقال يقتلع من البستان تلو البستان ، وتقسم أرضه قطعاً للبناء ، وتقام هنا وهناك بيوت صغيرة حولها أرض جرداء جردت من أشجارها وأعدت للبناء ، وهكذا تختفي تدريجياً بساتين البرتقال من يافا أمام زحف البناء فى أطراف المدينة .

ومن المؤسف أن هذا الزحف البطيء يتقدم بثبات ويمحو أمامه البرتقال كله فلا يبقى منه شجرة واحدة في مكان ما ، فالقطعة التى تعد للبناء تجرد من شجرها كله ، ومع أن قانون البناء يترك نسبة كبيرة من الأرض بدون تعمير ، وتكون كحديقة خاصة للبناء ، فلست أعرف لماذا لاتستبقى الأشجار التى بأرض الحديقة وبذلك تحتفظ المدينة ببقايا ماتميزت واشتهرت به ، وهو برتقالها البديع والحقيقة أننى لايمكننى أن أتصور يافا بدون برتقال ، وبدون عبير زهر البرتقال ومنظر ثمر البرتقال ، وأعتقد أنه لاتزال لدى اليافيين الفرصة لاستبقاء بعض ماحبتهم به طبيعة المنطقة ، فيحتفظون بهذا الشجر في الحدائق الخاصة والحدائق العامة أيضاً .

فالمدينة كما قلت محرومة تماماً من الحدائق العامة وسينتهى حتما الاعتماد على بساتين البرتقال كأماكن للنزهة ، وإن كانت في الأصل مخصصة لأصحابها ولأصدقائهم فقط ، وفيما عدا الحديقة الصغيرة المجاورة لسبيل أبو نبوت على طريق القدس ، فان المدينة ليس بها متنزهات للجمهور ولا ملاعب للأطفال .

أما طرق النزهة فان حرمان المدينة منها ومن كورنيش على البحر الأبيض المتوسط قد جعل شارع النزهة هو المكان الوحيد للتنزه ، وهو غير صالح تماماً لهذا الغرض لأن جزءاً كبيراً منه واقع في حى تجاري .

من ذلك تتبين ان الحاجة الماسة لانشاء سلسلة منوعة من الحدائق والمتنزهات والملاعب وطرق النزهة وتوزيعها على المناطق المختلفة فى المدينة ، ويمكن تقسيمها كما هى مقترحة بمشروع التخطيط إلى الأنواع الآتية : —

أولا — حدائق عامة كبيرة للنزهة في أوقات الفراغ وأيام المواسم والأعياد .

ثانياً — حدائق صغيرة للزينة تفتح أيضاً للجمهور والأطفال بصفة خاصة .

ثالثاً — ملعب رياضى أولمبى كبير على طريق القدس .

رابعاً — ملعب متوسط فى أرض الباصة .

خامساً — مراكز رياضية يخصص واحد من الخمسة المقترحة لكل منطقة من مناطق المدينة المستجدة .

سادساً — ملاعب صغيرة للأولاد تلحق بأحواش اللعب التابعة للمدارس .

سابعاً — طرق عريضة للنزهة يغرس فيها كثير من الأشجار كما يزرع جزء منها بالزهور .

وقد توضحت على الخريطة الخاصة بذلك مواقع هذه الأنواع السبع — وفيما يلي كلمة عن كل واحد منها :

● أولا المتنزه الكبير جنوب المدينة

أن موقع هذا المتنزه الكبير يفصل المدينة عن الرمل السافى الواقع في جنوبها بل إن بعضه يقع فى هذه الرمال نفسها ، وقد لاحظت أن محاولات تبذل لزرع بعض الأشجار هناك ، ومن رأيى تشجيع ذلك والاستمرار فيه مع التوسع ليشمل كل الأرض المقترحة لتكون متنزها كبيراً مما يساعد على تثبيت هذه الرمال وإيقافها .

وهذا المتنزه الكبير يقع كله جنوب طريق النزهة الذي يحد المدينة من الجنوب وهو جزء من الطريق الدائري الداخلي الذي يطوف بالمدينة .

ومن مزاياه موقعه الصحي وإمكان استملاكه بثمن قليل، وسيكون فاصلا لابد منه بين المدينة وبين المستعمرات التى فى جنوبها .

ويمكن أن يستغل بعض مرتفعاته لاقامة مستشفى كما يمكن أن ينشأ به مقصف لاستعمال رواده من المتنزهين .

ولست أعرف سبباً يمنع من زراعة مساحة كبيرة منه بأشجار البرتقال، على أن يزرع فيه في نفس الوقت بعض الأشجار الخشبية، وليكن ذلك فى أطرافه، وتترك فى وسطه وبين أشجار البرتقال أوغيرها ساحات مفتوحة تنسق بالخضرة والأشجار الصغيرة والزهور الموسمية . وتقام فيها الأكشاك للاستراحة والموسيقى مثلا . كما تقام به أركان ظليلة تمد فيها الموائد والكراسى لراحة المترددين الذين يقضون فيها طول اليوم، ويتناولون فيها وجبات الطعام التى يستحضرونها معهم .

ومن الطبيعى أن تصميم مثل هذا المتنزه الكبير يستدعى عمل رسم تفصيلي عنه بعد عمل خريطة عن الأرض توضح فيها مناسيب مضبوطة، حتى يمكن استغلالها في إنشاء الجبليات والغابات المرتفعة التى تكسوها الأشجار الخشبية كما تخصص الأماكن المنبسطة لزراعة أشجار البرتقال والساحات المنسقة بالزهور وغيرها .

● ثانياً — حدائق صغيرة للزينة

هذه الحدائق الصغيرة التي تنشأ فى الميادين الكبيرة وأمام الدور العامة للحكومة وفى مواقع متوسطة بالنسبة لكل حى من أحياء السكن والغرض منها تجميلي وصحى ونشر الخضرة والزهور فى كل مكان في المدينة .

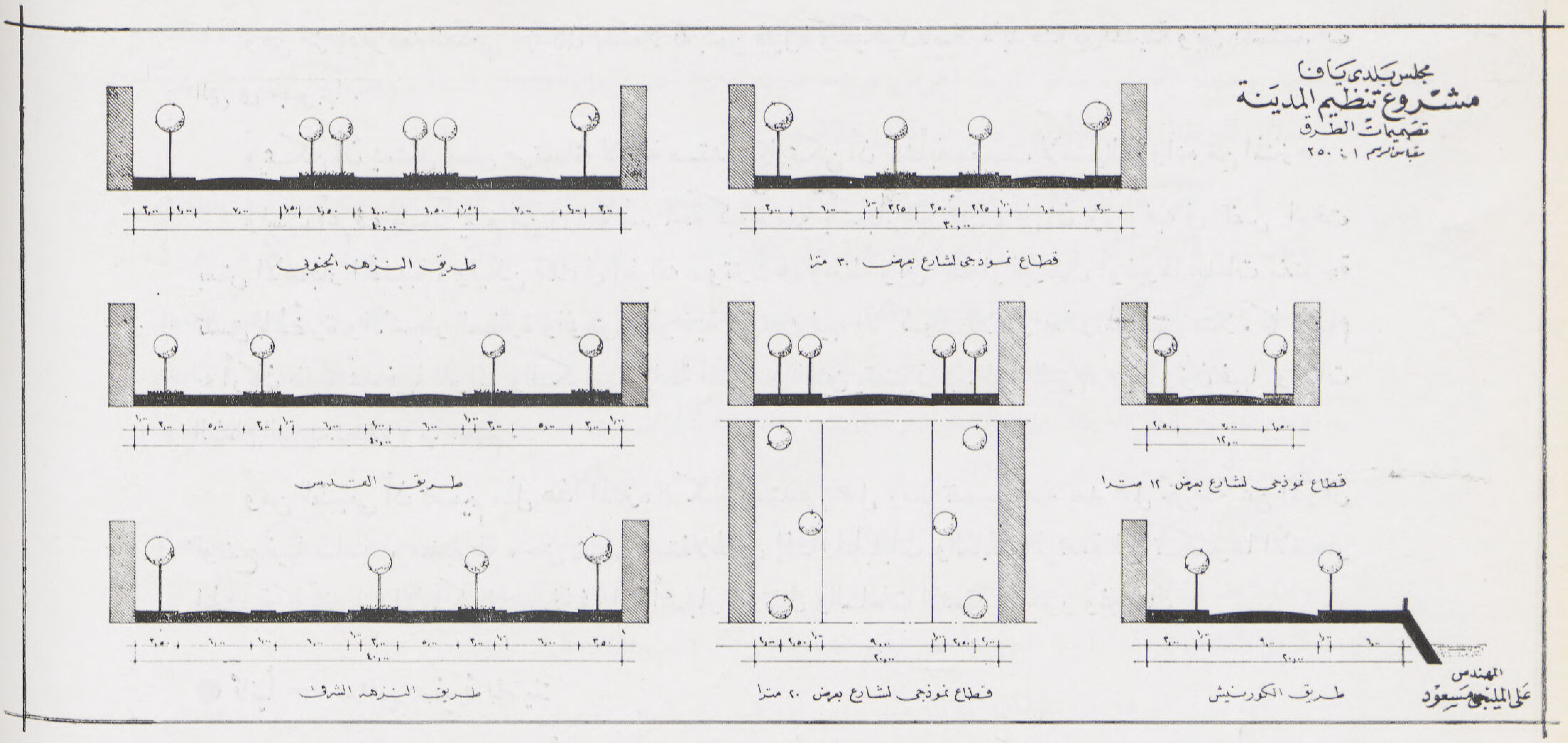
وأهم هذه الحدائق المجموعة التى تتكون من حديقة أبو نبوت التى يعاد تنسيقها أمام دار البلدية ودور الحكومة المقترح إنشاؤها في هذا الموقع وحديقتين أخريين متماثلتين واقعتين شمال وجنوب دار البلدية الجديدة. وتليها فى الأهمية حديقة مماثلة في ميدان الجامع الكبير شمال المدينة القديمة .

ثم عدد كبير آخر من هذه الحدائق موزع في كل حى من أحياء المدينة وفى مداخلها الرئيسية، وعند تقابل طرق النزهة والشوارع المهمة المقترحة فى مشروع التخطيط .

وكلما كانت هذه المتنزهات ذات مساحة تسمح بانشاء بعض المشايات ووضع المقاعد فيها تفتح للجمهور للاستراحة بها والتردد عليها خصوصاً ماكان منها متصلا بطرق النزهة والموجود منها قريب من دور الحكومة والمصالح العامة يعتبر ذا فائدة كبيرة للجمهور كأماكن للاستراحة على أن تكون هناك رقابة شديدة على استعمالها للمحافظة على نظافتها وحسن رونقها .

● ثالثاً - ملعب رياضى كبير على طريق القدس

إذا سلمنا بما للرياضة بكافة أنواعها من الأثر المحمود عقلياً وصحياً واجتماعياً، أدركنا الحاجة القصوي لايجاد ملعب كبير للمدينة تمارس فيه كل أنواع الرياضة البدنية فتشتمل منشآته على ساحات للتمرين وساحات لاقامة المباريات بين الأندية الفلسطينية وبينها وبين أندية الأقطار المجاورة وهيئاتها الرياضية كما تقام فيه في مواعيدها دورة أولمبية للبلاد العربية خصوصاً وإن موقع يافا المتوسط بين البلاد العربية يؤهلها لذلك .



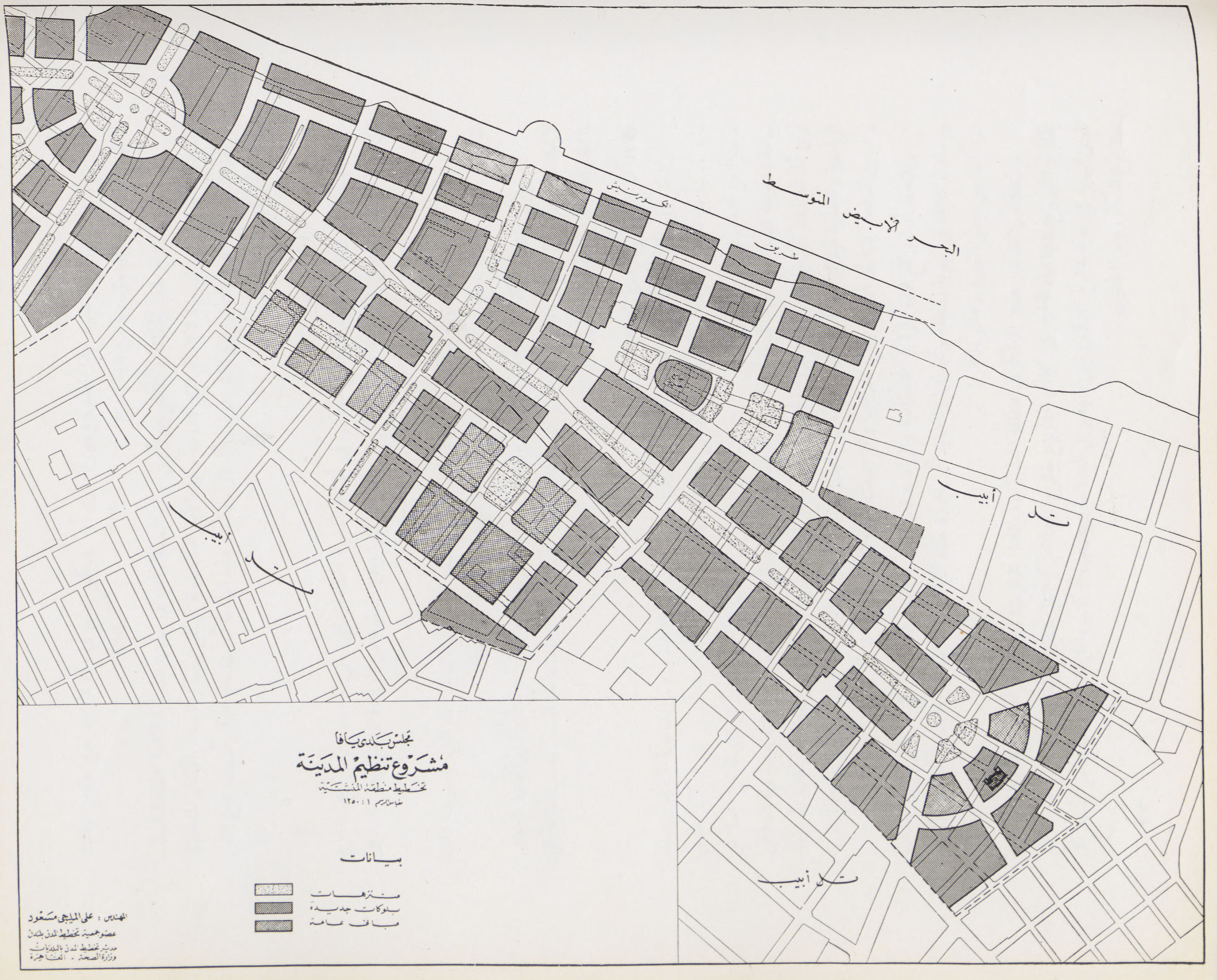
وقد جعلت هذا الملعب الكبير على طريق القدس وبعيداً عن المدينة وإن كان في نطاقها وذلك لأهمية طريق القدس واتصاله بكل أنحاء فلسطين واتصاله كذلك بطريق القنطرة حيفا وشرقا القدس وشرق الأردن ، فهو من حيث سهولة الوصول إليه يعتبر موقعاً ممتازاً .

كما أنه واقع فى منطقة ينتظر أن ينشأ فيها عدد من مشاريع الاسكان بالنظر لتخصيص المنطقة المجاورة للصناعات الثقيلة ومما ينتظر أن تجعل هذه المنطقة موطناً لعدد كبير من العمال فسيكون لهم من هذا الملعب الكبير المكان الملائم للتمرين على الرياضة بأنواعها والترفيه والتسلية في أوقات الفراغ .

ولا شك في أن هذا البعد عن المدينة يبيح فرصة استملاكه لهذا الغرض بثمن معقول ومن رأيي أن تنهض البلدية بهذا المشروع الكبير متعاونة مع الأندية الوطنية ولو اقتضى الأمر المعاونة باصدار قرض خاص أو بانصيب رياضي يخصص دخله لهذا المشروع ويشمل إنشاء ملعب كبير ومدرج وساحات لمختلف الألعاب وحمام سباحة ومبنى به مقصف ومكتبة رياضية وقاعة اجتماعات وحدائق عامة وملاعب للأطفال وغيرها مما هو مرتبط ارتباطاً وثيقاً بالرياضة والثقافة الرياضية .

● رابعاً — ملعب متوسط فى أرض الباصة

هذه الأرض المنخفضة مملوكة للبلدية وهى فى موقع ممتاز ومتوسط بالنسبة للمدينة الجديدة وقريب جداً من شارع النزهة وطريق القدس ، ولاشك أن هذا الموقع يهيء مكاناً صالحاً لاقامة منشأة رياضية متوسطة تستفيد منها المدينة فوراً فتنشأ في هذه الأرض، ملاعب تنس وملعب كرة وساحات للألعاب الأخرى وناد صغير وحدائق ومتنزهات .


البحر الأبيض المتوسط
الكورنيش
طريق
تل أبيب
تل أبيب
تل أبيب
مجلس بلدي يافا
مشروع تنظيم المدينة
تخطيط منطقة المنشية
مقياس الرسم ١ : ١٢٥٠
بيانات
متنزهات
بلوكات جديدة
مبانٍ عامة
المهندس : على المليجي مسعود
عضو جمعية تخطيط المدن بلندن
مدير تخطيط المدن بالبلديات
وزارة الصحة - القاهرة

ومن رأيي الشروع في تنفيذ هذا المشروع فوراً وأرى أنه يمكن إتمامه في مدة لاتزيد عن عامين وذلك بالنظر لشدة الحاجة إلى مؤسسة من هذا النوع .

والتخطيط المقترح لهذه المنطقة يستقطع جزءاً من أرض الباصة واقعاً في نهايتها الشرقية لاقامة محطة الباصات ويستقطع أجزاء أخرى صغيرة لانتظام شكل الساحة وهذه الأجزاء الصغيرة يمكن بيعها وتخصيص الأثمان المتحصلة من هذا البيع لذمة هذا المشروع وبالنظر لموقعها الممتاز ووجود هذه الساحة أمامها فانه يمكن أن تباع بثمن حسن وأن يكون الاقبال عليها كبيراً .

● **خامساً — مراكز رياضية فرعية**

هذه المراكز الرياضية الفرعية مقترح تعميمها في أقسام المدينة المختلفة ، ففي الحي الجديد الواقع بين شارع النزهة غربا ومدرسة مكفي الزراعية شرقا تنشأ أربع وحدات منها وهي مصغرة من الوحدة الرياضية متى تنشأ في أرض الباصة .

وتخصص كل وحدة لمجموعة من المساكن كما يمكن أن توزع هذه الوحدات لاستعمال طوائف مخصوصة ذات ثقافة أو مركز اجتماعي متجانس فتختص كل طائفة بواحدة من هذه المراكز الرياضية .

ومن رأيي أن يكون إنشاء هذه المراكز بالاتفاق مع هذه الهيئات . والذي أعرفه أن كثيراً منها متعطش لايجاد مثل هذه المؤسسات ، وعلى البلدية أن تشجع ذلك بكافة الوسائل على أن يوضع لها تصميم بحسب حاجة كل طائفة والهواية الخاصة التي تميل إليها .

● **المركز الرياضي وحدة اجتماعية**

ويمكن أن يكون هذا المركز الرياضي مركزاً اجتماعياً في نفس الوقت للافادة منه من الناحية الثقافية بصفة عامة فينشأ فيه مكان للارشاد الاجتماعي والصحي ومكان لتعليم القراءة والكتابة للأميين من الكبار الذين حرموا من التعليم وتجاوزوا سن المدارس . ويعتبر وجود هذه المراكز الرياضية في وسط كل مجموعة من المساكن ساحة مفتوحة للتهوية وتنقية الهواء زيادة على ماتؤديه من الفائدة الرياضية والاجتماعية والثقافية ، ولذلك فانني أرى أن تستملك الأرض اللازمة لها فوراً وأن تحول إلى منتزه عام فيزرع فيه الأجزاء التي ينتظر أن تشغلها المنشآت الرياضية والثقافية فيترك أماكنها خضراء بدون أشجار وتنسق بالزهور والورود ، على أن تكون إقامه المنشآت وتحويل الساحة كلها إلى مركز رياضي تدريجياً وكلما سمحت الظروف بذلك .

ويلاحظ أن مواقع هذه المراكز الاجتماعية والرياضية قد اختير بالمجاورة للمدارس كي تستكمل صفتها الثقافية ويتعاون كلاهما على تهوية المنطقة وتجميلها ولاشك أن مجاورة هذه المراكز للمدرسة مما يساعد على تجميل الأخيرة ويمكنها من حسن التهوية وجمال المنظر .

وسينشاء واحد من هذه المراكز في منطقة المنشية بعد إعادة تخطيطها وموقعه في أرض المحطة الحالية التي يقترح المشروع نقلها جنوباً بشرق . كما أن المشروع يقترح إنشاء مركز آخر يتميز بانشاء كازينو بحري عند موقع قصر البحر في نهاية شارع الكورنيش ، وهو في الساحة البيضاوية الكبيرة المكتسب نصفها من البحر في مشروع الكورنيش الجنوبي .

● سادساً — ملاعب صغيرة للأولاد تلحق بالمدارس

لاشك أن الملعب الرياضي المقترح إنشاؤه على طريق القدس والملعب الأصغر منه المقترح إنشاؤه في أرض الباصة وكذلك المراكز الرياضية الفرعية ستحقق أسباب الرياضة والاجتماع للشبان والكبار ممن يجوز لهم أن ينتظموا في سلك الأندية الرياضية ومعهم الكبار من طلاب المدارس وتلاميذها . غير أن خلافهم من الأولاد وصغار التلاميذ ممن يصعب عليهم الانتفاع بها سيحرمون من اللعب والرياضة التي ليسوا في غنى عنها ولذلك فان المشروع يقترح أن يكون لكل مدرسة حوش للعب يخصص للتلاميذ ولكنه يفتح في غير أوقات الدرس وفي أوقات أجازات المدارس للأولاد الصغار على تنظيم البلدية الاشراف على هذا الاستعمال في غير أوقات استعمال تلاميذ المدرسة له .

ومن رأيي أن هذه الطريقة تتيح للأولاد فرصة للتمرينات الرياضية المنظمة بدون الحاجة إلى اللعب في الطرقات والأراضي الخصوصية كما أنها توفر على البلدية إنشاء ملاعب خاصة لهم .

● سابعاً — طرق النزهة

تعتبر هذه الطرق من مكملات الرياضة في المدن فان رياضة المشي يمارسها أغلب الناس ممن لايمارسون أي نوع من أنواع الرياضة البدنية وهي رياضة سهلة ولا تكلف شيئاً ويمكن المواظبة عليها بدون عناء أو عنت ، وهي رياضة مقبولة عند السيدات ممن ينفرن من المجتمعات الرياضية المختلطة ، ولا يملن إلى غيرها من المنتديات النسائية .

ولذلك فانه من حق هؤلاء جميعاً أن نوفر لهم طرقاً يشبعون فيها هوايتهم من المشي الطويل .

وفي كثير من البلاد تنشأ على سواحل البحار وفي الأماكن المرتفعة طرق خاصة بالمشي بخلاف طرق الكورنيش الذي يباح للسيارات وجميع وسائل النقل .

ولذلك فانني أعتقد أن طرق النزهة التي اقترحها إذا صممت بالقطاعات المناسبة التي تتيح للمتريضين فيها فرصة السير الهادىء في ظل الأشجار وبين الزهور وبعيداً أو على الأقل علي غير اتصال بضوضاء المرور فانها بهذا الوضع تكون موضع إعجاب الكثيرين وستكون محببة إليهم .

والرسوم المقترحة لبعض قطاعات هذه الطرق توضح أنواعها المختلفة بحسب حالة المرور فيها وملاءمتها لموقع الطريق والحي الواقعة فيه .

وكلما سمحت الفرصة توضع في بعض أجزاء هذه مقاعد للاستراحة ومن فحص خريطة هذه الطرق والمتنزهات والملاعب يتبين الارتباط الذي بينهما جميعاً فهذه الطرق العريضة الجميلة علاوة على ماتهيئه من تسهيل المواصلات بين أجزاء المدينة وما تتيحه من تطويقها بهذه الشبكة المحكمة المكونة لها فانها تصل بين المراكز المهمة ومراكز الرياضة والملاعب والمتنزهات الكبيرة مما يجعلها جميعاً وحدة جميلة متناسقة عدا فائدتها في تنقية الهواء وتتخلل جميع أحياء المدينة في سهوله ويسر .

مشاريع الاسكان

● **أهمية مشاريع الاسكان**

تهتم هيئة بلدية يافا اهتماماً كبيراً بمشاريع الاسكان وقد أجريت لذلك أبحاث كثيرة تناولت حالة المساكن في المناطق الفقيرة والمتوسطة كما تناولت المواقع التي تصلح لاقامة هذه المشاريع ولكن لم تتقدم الأبحاث إلى المدى الذي يحدد به نوع المسكن المراد إنشاؤه ولا كيفية استغلاله كما أن هذا البحث لم يتناول بصفة تفصيلية علاقة مشاريع الاسكان بالصناعات الموجودة في دائرة تنظيم مدينة يافا وذلك لما بين الأخيرة وهذا المشروع من اتصال مباشر. وبما أنه لا توجد في دائرة مدينة يافا العربية صناعات ذات أهمية تجتذب عدداً كبيراً من العمال فان مشكلة يافا من ناحية الاسكان لا تتعدى تحسين أحياء خاصة في المدينة وأهمها حي المنشية ثم المدينة القديمة ولو أنه توجد في يافا هنا وهناك جهات نشأت فيها أحياء غير صحية وفي حالة تشبه المنشية والمدينة القديمة غير أن الأخيرين من الأهمية بحيث يعتبر تحسين المساكن فيهما تحسيناً لحالة المدينة بأسرها.

ولذلك فانني وجهت عناية خاصة لدراسة هاتين المنطقتين فأما المدينة القديمة فقد وضعت لها مشروعاً خاصاً لتجديدها تجديداً كلياً وهو المشروح تفصيلا في القسم الخاص به من هذا التقرير وقد بينت فيه أنه مرتبط بمشروع الاسكان وأن نجاحه يعتبر نجاحاً للمشروعين لأن الكثرة الساحقة من الذين سيعاد إسكانهم في هذه المدينة ممن يعملون في المرافق المجاورة لها كالبحار مثلا والصناع والعمال في مركز المدينة العمراني الذي يحيط بموقع المدينة القديمة سيكونون جميعاً سعداء عندما تتاح لهم فرصة تحسين مساكنهم مع استمرار قربها من مكان عملهم وأماكن الترفيه التي تعودوها وأقاربهم وأصدقائهم وأهلهم ممن ارتبطت بها حياتهم ومصالحهم.

فاذا ماخصص جانب من مساحة المدينة القديمة لهذا الغرض وأقيمت به مجموعة من المساكن المشتركة ذات الطبقات فان سكان المدينة الحالية يمكن أن يشغلوا مساحة لا تتجاوز نصف مساحتها الحالية كما ذكرت ويمكن تخصيص جزء آخر لاسكان مجموعة من السكان ممن يسكنون في المناطق القريبة ممن يحتاجون إلى المسكن الصحي الرخيص.

ومن ذلك ترى أن تخطيط المدينة القديمة وتنفيذ مشروعها بالارتباط مع مشروع الاسكان يساعدنا كثيراً في تحسين المساكن بدون اضطرار إلى زحزحة العمال والطبقات الفقيرة وتشتيتهم في أطراف المدينة حيث يبتعدون عن عملهم وعن مجال الحياة التي ألفوها.

وبالنظر لأن هذه الطبقات ذات دخل محدود فان وجودها بعيداً عن مكان عملها سيكلفها زيادة في النفقات بسبب أجور النقل في الذهاب والاياب يومياً. كما أن مشاريع الاسكان البعيدة ستكلف البلدية إنشاء المرافق والحوانيت

مناظر بالمدينة القديمة
توضح حالة التخريب بها

ووسائط الترفيه والتعليم وغيرها مما لا يستغنى عنه ، ولا شك أن هذه نفقات كثيرة وهي إضافية بالنسبة للمشروع مما يحمل على أثمان المساكن فتباع بأثمان عالية إذا بيعت أو تؤجر بايجار مرتفع يغطي كل هذه النفقات إذا ماتقرر أن تكون سياسية استغلالها بالتأجير لا بالبيع .

أما مشاريع الاسكان التي تقوم في أطراف المدينة فان نجاحها والاقبال عليها مرهون بالصناعات وغيرها من الأعمال التي تقوم معها في أطراف المدينة كما هو الحال مما هو مشاهد فى المستعمرات الصناعية التي تقوم بالقرب من يافا وفي جوارها .

وقد خصصت فى مشروع التخطيط العام منطقة خاصة للصناعات الثقيلة وأخرى للصناعات الخفيفة فاذا ما أنشئت هذه الصناعات الأولى طبقاً لتطور الصناعة في المنطقة وتم بمجهود البلدية نقل جميع الصناعات الخفيفة إلى المنطقة المخصصة لها فان المجال يتسع لاقامة مساكن العمال في الأماكن المجاورة لهاتين المنطقتين، وقد خصص مشروع التخطيط لمشاريع الاسكان التى من هذا النوع جملة مواقع مناسبة على أن يكون كل مشروع منها مستقلا بذاته وهو أشبه بقرية عمال صغيرة لها مرافقها الخاصة من كل نوع .

وفي هذه المشاريع حيث الأرض أرخص منها في المناطق المتوسطة فى المدينة يمكن أن يوضع نموذج لبيت العامل فيكون لكل عائلة منزل مستقل وتكون عندنا جملة نماذج متفاوتة في الحجم حسب كبر وصغر العائلات وحسب درجة العامل الاجتماعية كما تنشأ بيوت خاصة لرؤسائهم :

وهذا النظام مخالف لما هو مقترح لمسكن الفقير فى الأحياء المتوسطة بالمدينة فالأخيرة ستعد له عمارات ذات مساكن متعددة (شقق) من جملة طبقات.

● **منطقة المنشية**

إن دراسة الخرائط القديمة لمدينة يافا تبين لنا بوضوح أنه إلى وقت قريب جداً كانت الأرض التي تشغلها منطقة المنشية ساحلا رمليا بديعا ومن المؤسف أن يتحول مثل هذا الساحل البديع إلى مثل ما صارت إليه منطقة المنشية .

إن سكان هذه المنطقة خرجوا إليها من المدينة القديمة فكان من المنظور بداهة أنهم قد اختاروا لأنفسهم شيئاً جديداً خيراً مما كانوا فيه وهو مالم يحصل فجميع منازل هذه المنطقة صغيرة جداً وليس بها شوارع عريضة فكلها أزقة وحواري ضيقة وهذه القطع الصغيرة التي حصصت كل قطعة منها لمنزل بذاته قد غطيت كلها بالبناء ولم يترك حولها أو بينها فراغ للتهوية أو للضوء وكلها بنيت في أكثر من طابق واحد وغالبيتها ثلاثة طوابق وبعضها أكثر من ذلك ، ثم أنه لم ينشأ لها شارع على البحر يكون متنفساً أو طريقا رئيسيا يمتد من جنوبها إلى شمالها بل أنه لم يترك من الساحل الفراغ الكافي ليكون ساحل استحمام لأهل هذه المنطقة وليافا عامة وزيادة على ذلك فالرمال التي بهذا الساحل قد سحبها البحر وأصبحت المنازل الملاصقة للبحر عرضة الآن لهجومه وهي تتآكل تدريجيا وبعضها في حالة تصدع وذلك كله عدا ما يلقى فيها من المياه القذرة والقاذورات الأخرى .

أضف إلى ذلك ازدحام السكان في هذه البيوت الصغيرة ازدحاما شديداً وهكذا يتبين لنا جليا أن هذه المنطقة قد توافرت لها جميع عوامل عدم الصلاحية للسكن الصحي من ضيق المنازل وازدحامها وضيق الشوارع مما أصبح في الواقع خطراً على المرور وعلى الصحة العامة .

فاذا أمكننا أن نوسع الشوارع فاننا لن نستطيع بحال من الأحوال أن نكبر الرقعة المخصصة لكل منزل وسنحتاج فوق ذلك إلى أن ننقل عدداً من المساكن إلى مناطق أخرى تخفيفاً لكثافة السكان في هذه المنطقة .

وإذا أردنا أن ننشيء فيها ميادين أو متنزهات أو نجد مواقع للمدارس والمرافق العامة الأخرى فاننا لن نستطيع ذلك إلا بالاستملاك ، وهذا الاستملاك معناه إخراج الناس من بيوتهم ولا بد قبل ذلك من تدبير مساكن جديدة لهم ، ناهيك عن ضخامة النفقات اللازمة لهذه العملية وطول الاجراءات .

ثم ما الذي نحصل عليه من كل ذلك ، إننا لن نحصل إلا على بقايا بيوت صغيرة احتفظ بها أهلها بعد توسيع الشوارع وبعض بيوت أخرى تبقى على حالها وهكذا نعمل قليلا من الاصلاح بكثير من النفقات المرهقة للمدينة دون أن نصل إلى الحل الحاسم الاقتصادي .

وقد عالجت إصلاح واجهة هذه المنطقة باقتراح إنشاء كورنيش على بعد ٦٠ متراً داخل البحر على أن تخصص الأرض المكتسبة من البحر لانشاء واجهة جديدة من المساكن يكون بعضها الحجر الأول في أساس مشروع إسكان خاص بمنطقة المنشية مما أعتقد أنه يغطي نفقات حائط الكورنيش المقترح لحماية هذا الطريق والردم اللازم للأرض المكتسبة .

أما باقي منطقة المنشية فانني أرى أن تعالج تدريجيا على أساس إزالتها كلية لتحل محلها عمارات منظمة ذات مساكن متعددة وطبقات كثيرة وتنشأ على الواجهة كازينات وحوانيت من الطراز الأول .

ومن مزايا هذا المشروع :

١ — أنه يتيح لنا فرصة ذهبية لمد شارع النزهة إلى طريق الكورنيش وهو إجراء ضروري بالنسبة لأهمية شارع النزهة كشريان رئيسي بالمدينة وسيساعد هذا الاتصال على أن يتخلله هواء البحر المنعش .

٢ — إن مشروع تخطيط المنشية الجديدة يتيح كذلك فرصة عظيمة لانشاء شارع عريض يتوسط هذه المنطقة و يعتبر امتداداً لشارع النزهة متجهاً شمالا وينشأ فى نهايته ميدان وجامع كبير يجمل كل منهما الآخر فالشارع العريض الموصل إلى الجامع يظهر محاسنه والجامع فى نهاية الشارع مما يزيده رونقاً وبهاء وسيكون في هذا الشارع العريض الجميل مفتاح لحل مشكلة المرور الذهاب شمال يافا .

وهذا الاجراء سيغنينا عن توسيع الشوارع الحالية مما شرحته تفصيلا في كلامى عن المواصلات ومشروع نقل محطة يافا الواقعة فى هذا الحى .

٣ — إن تقرير إزالة المنطقة بأ كملها يعطينا فرصة عظيمة ثالثة لاسكان أهلها في بقعة مساحتها أقل من المنطقة الحالية وذلك بسبب الاتجاه نحو زيادة الطبقات وبسبب الزيادة فى الأرض المكتسبة من البحر ويخصص الباقى بعد أخذ ما يلزمنا للشوارع والميادين ليكون أماكن المدارس والمرافق العامة الأخرى اللازمة لهذه المنطقة مما لا يتيسر الحصول عليه الآن .

٤ — هذا المشروع مرتبط بمشروع نقل المحطة وإن كان يمكن تنفيذ كل منهما على انفراد ولكن التخطيط النهائي يربطهما ، ومنه يرى أن الساحة التى تشغلها المحطة الحالية قد خصصت فى المستقبل لتكون منتزها عاماً تنشأ في جوانبه بعض المباني العامة .

مناظر مختلفة بالمدينة القديمة

٥ — يتضمن تخطيط هـذه المنطقة وما جاورها تخطيط شارع عريض يصلها بشارع تل أبيب يافا ثم يتجه جنوباً حتى يتصل بطريق القدس ماراً بالباصة حتى المركز الرياضي الـكبير ومحطة الباصات العامة مما لا يتيسر إنجازه إلا مع مشروع جريء كمشروع إزالة منطقة المنشية .

٦ — إن إزالة هذه المنطقة وتجديدها يعتبر تجديداً لمدينة يافا كلها فان تم هذا المشروع وإلى جانبه مشروع تجديد المدينة القديمة فان يافا يحق لها أن تفخر وأن تباهي بذلك غيرها من المدن .

والحقيقة أن حي المنشية والمدينة القديمة وصمتان في جبين هذه المدينة العربية ذات الموقع الممتاز ولا يزيل هذه الوصمة إلا محوها ، ولا أعتقد أن ذلك عزيز على الهمة والمثابرة مع الصبر والاناة .

وليس من السهل تحديد عدد السنين التي تلزم لانجاز هذا المشروع العظيم ولـكنها مهما طالت فان جعل تحقيقه هدفاً لـكل لجنة بلدية في يافا كفيل بانجازه في وقت معقول .

وقبل أن أختم كلامي عن منطقة المنشية وعلاقاتها بمشروع الاسكان أود أن أشير إشـارة عابرة إلى بعض المساكن بل العمارات ذات القيمة الموجودة في هذه المنطقة ممـا يمكن إعتبارها في حالة تمـكننا من اسـتغلالها ردحاً من الزمن فانني لست أرى مايمنع من استبقائها في أماكنها مادامت لا تعترض الشوارع الرئيسية والميادين المقترحة في هذه المنطقة وما دام أن تنفيذ هذا المشروع سيستغرق جملة سنين ، عشرة أو خمسة عشرة سنة ، فلتكن إزالة هذه المساكن في برنامج السنين الأخيرة فانها تـكون قد تقادمت واستغلت وفي هذا الوقت تـكون إزالتها أهون على أصحابها وعلى البلدية .

أما الجزء العملي من المشروع الذي يمـكن أن يشرع فيه فوراً ويستطاع انجازه في ثلاث سنوات فهو مشروع شارع الـكورنيش والأرض المـكتسبة من البحر والحائط الساند لهما .

● أرض الأوقاف بين المنشية والمدينة القديمة

من محاسن الصدف أن توجـد أرض فضاء غرب شارع بسترس كانت في الأصل جبانة للمسلمين وهي ممـلوكة للمجلس الاسلامي الأعلى وقد عمر على مساحة صغيرة منها وفي طرفها الجنوبي بعض الحوانيت وبعض العمارات الصغيرة وأعتقد أن هـذا من محاسن الصدف لأن جزءاً من هذه الأرض يمـكن أن يستغل في إنشـاء بعض عمارات سكنية ينقل إليها بعض سكان المنشية ممن يرى أن حالة مساكنهم سيئة جداً ويقتضي هدمها فوراً .

ويمـكن أن يسير هذا المشروع جنباً إلى جنب مع مشروع الـكورنيش في هذه المنطقة ويمـكن أن يتم هذا المشروع بالاتفاق بالتبادل مع الوقف يراعي فيه التحسين الذي ستناله أرض الوقف بسبب إنشاء هذا الـكورنيش وإعادة تخطيط هذه المنطقة بما يجعل اتصالها بامتداد شارع النزهة ذا فائدة عمرانية جليلة . على أن يستخلص قدر معين تأخذه البلدية يكون خلف شارع بسترس مباشرة فينشأ به أول مجموعة من المساكن التي ينقل إليها بعض أهل المنشية ممن تهدم بيوتهم فوراً .

وقد لمست من حسن استعداد إدارة الوقف لذلك مايجعلني أطمئن إلى اعتبار هذا الاتفاق أمراً واقعاً .

● تخطيط المساكن

لقد بينت أن تطبيق مشروع الاسكان في حي المنشية وفى المدينة القديمة سيكون بانشاء عمارات سكنية في كل واحدة جملة مساكن وأن هذه العمارات ستبنى من طبقات متعددة وأنه عند تطبيق مشروع الاسكان فى أطراف المدينة على طريق القدس مثلا فى المناطق المجاورة للمنطقة الصناعية أو في المناطق الرملية جنوب المدينة يمكن اختيار المسكن المستقل كأنموذج للبيت الذى يخصص لعائلة واحدة وفي هذه الحالة ستلحق بكل مسكن أرض فضاء بنسبة معينة يمكن تخصيصها كحديقة خاصة له — وذلك بخلاف العمارات السكنية التي ستكون لكل مجموعة منها حديقة عامة تنشأ فيها ملاعب للاطفال أو نزهة كبار السن وتساعد هذه الحديقة على حسن تهوية هذه العمارات السكنية ، وإعطائها النصيب الأوفر من الضوء والشمس .

ويتوقف نجاح المشروع اقتصاديا على تخطيط المسكن وتخطيط الأرض بالنسبة له .

وأما عن تخطيط المسكن فانه معروف أن تخطيط المساكن الصغيرة ذات الغرفتين أو الثلاث غرف لتكون اقتصادية تحتاج إلى عناية وجهد لأن أية زيادة فى مقادير البناء في كل مسكن منها ستتضاعف في مئات وألوف المساكن التى ستنشأ وتنتج عن ذلك زيادة كبيرة في مصاريف المشروع وتتبعها زيادة في قيم الايجار الذي سيفرد لكل مسكن .

وفي مثل هذه التصميمات لا يوجد مجال لزيادة غير مرغوبة فى مسطح البناء لأن ذلك يستدعى زيادة في مسطح الأرضيات ومسطح الأسقف وما يأتى معها من بياض كما أنه لا يوجد مجال لانشاء ممرات داخلية يمكن الاستغناء عنها ولا حوائط فاصلة لالزوم لها ومثل هذا المسكن يجب أن تكون أبوابه وشبابيكه عند الحد الأدنى فان زيادة باب واحد أو شباك واحد في كل مسكن قد يرفع ثمنه في كل حالة خمسة عشر جنيهاً فاذا أنشىء ألف مسكن من هذا النوع فان الزيادة في مبانيها ستكون خمسة عشر ألف جنيه وإذا كان تصميم البناء به حائط فاصل يمكن الاستغناء عنه فاستبقاء هذا الحائط سيكلفنا ثلاثين جنيهاً زيادة في المسكن الواحد بزيادة ثلاثين ألف جنيه في المشروع .

لذلك أعتقد أنه من الواجب أن يكون تصميم هذه المساكن الصغيرة بعناية ودراسة ومقارنه بين عدد من النماذج لمعرفة تكاليف الانشاء .

وكذلك الحال في البيت المستقل .

أما تخطيط المنطقة نفسها اقتصاديا فالغرض منه أن يكون تخطيط المداخل لهذه العمارات السكنية أو للبيوت المستقلة بحيث يقتصر على الضروري وتكون الشوارع بالعروض التي تكفى لتأدية وظيفتها فلا تختلط الشوارع الرئيسية بالشوارع الفرعية حتى يكون لدينا من كل نوع الأقل على قدر الضرورة وتقل تبعاً له نفقات إنشاء هذه الطرق ورصفها وتزويدها بالمياه والانارة ثم مصاريف صيانتها الدائمة .

وهذه الدراسة واجبة عند تخطيط كل مشروع إسكان على انفراد .

يتبع

علي المليجي مسعود

M. H. SYSTEM FOR PRE - FABRICATED HOUSES

By N. J. MANNICHE... Eng.

المساكن الجاهـــزة

من الوحدات الجاهزة بطريقة .M.H

المهندس : ... ... ن. ج. مانيكيه

● من أحدث طرق البناء التي توصل إليها التقدم الهندسى هى البناء باستعمال وحدات تجهز فى المصانع وتركب لتكوين المبنى المطلوب .

ويجرى الآن إنشاء المساكن فى الدانمارك بهذه الطريقة على نطاق واسع ، وتعرف هذه الطريقة باسم .M.H نسبة إلى مبتكريها شركة مانيكه وهارتمان بكوبنها جن وهي إحدى الشركات الكبيرة بالدانمارك لأعمال الهندسة والمقاولات .

وقد استرعت طريقة .M.H لانشاء المساكن أنظار كثير من المهتمين بشئون التعمير والانشاء والمتتبعين لتقدم العلوم والنظريات الحديثة فى العالم . وقد أخذ هذا الاهتمام مظهراً جدياً عند حكومتي الباكستان والهند وستان حيث تجرى الآن بينهما وبين هذه الشركة محادثات — على وشك الانتهاء — لتقوم الشركة بانشاء مصانع محلية فى هذين البلدين لصناعة القطع الجاهزة لاقامة المنازل على النحو الذي يعمل به الآن فى الدانمارك مع مراعاة ما يلزم من التعديلات التى تقتضيها الظروف المحلية في هذين البلدين. كما أن الحكومة الايرانية قد اتصلت أخيراً بهذه الشركة لمثل هذا الغرض وذلك بمناسبة الشروع فى تنفيذ مشروعات التوسع العمرانية بايران .

● **مقدمة:** تناولت آثار الحرب العالمية الأخيرة أكثر بلاد العالم مخلفة وراءها الدمار والخراب فى كل مكان فنتجت عن ذلك حالة اجتماعية خطيرة تستدعى اعادة تعمير المدن والقرى وتزويدها بالمرافق العامة فى أقصر وقت ممكن درءً لما قد يحدث من تطورات سيئة لهذه الحالة الشاذة.

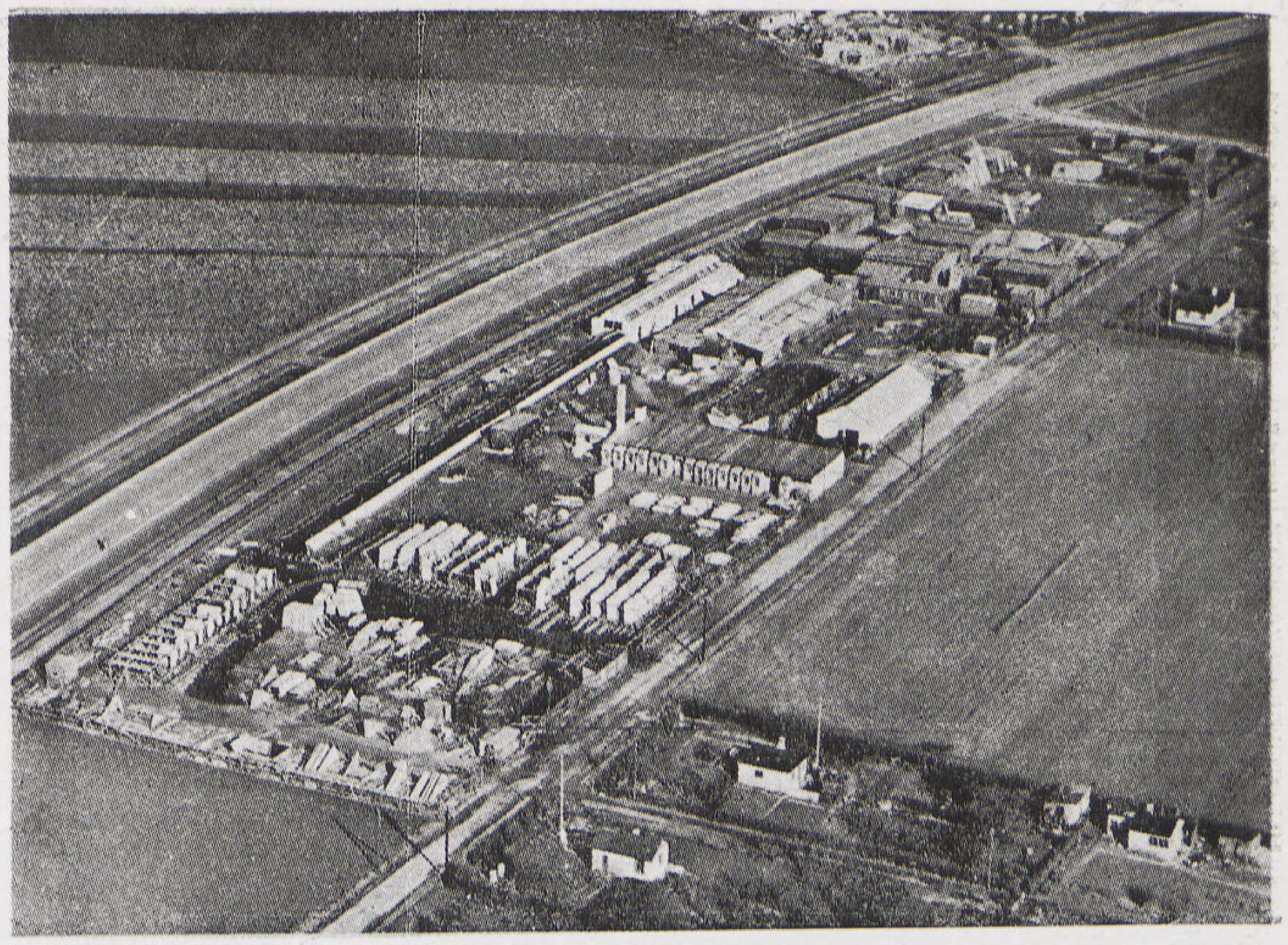
ولما كانت الميزانيات الحكومية وأحوال البلاد الاقتصادية مرهقة بكثرة المطالب لذلك فقد أصبح ضروريا أكثر من أى وقت مضى أن تحل هذه المشاكل بأقل التكاليف الممكنة.

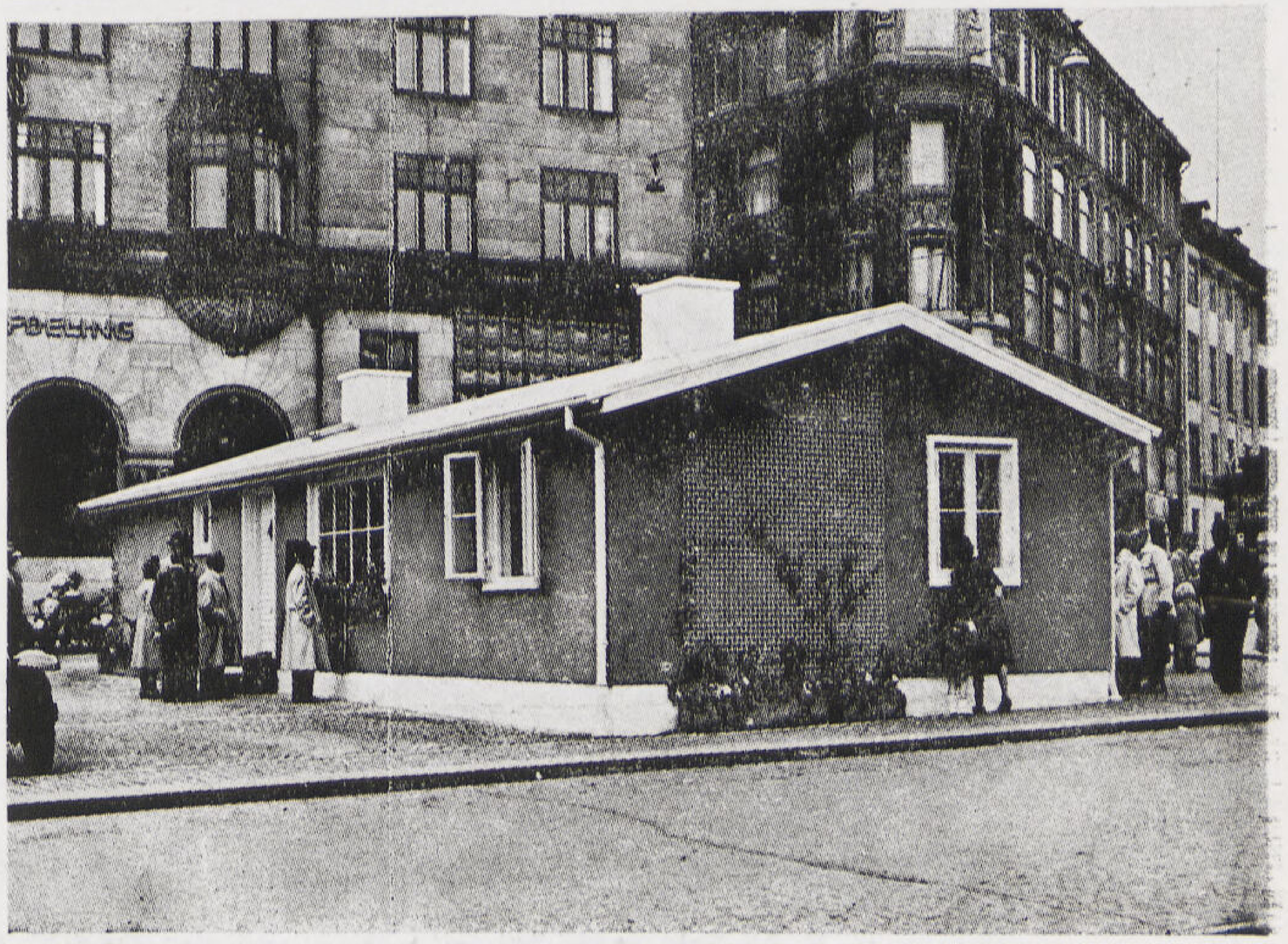
أن وسائل البناء والانشاء المعروفة تستلزم توفر مواد البناء من أخشاب وطوب محروق وحديد... الخ عدا ما يحتاجه تجهيز مثل هذه المواد من كميات كبيرة من الوقود وعدد ضخم من العمال والصناع ... الخ كما تستلزم عمليات الانشاء المختلفة عددا كبيراً من الصناع المهرة والعمال، كل ذلك كما يعلم الجميع ويحسون به - حتى فى بلاد: هذه التى لم يتناولها التخريب - أصبح عسير الوجود إلى الحد الذى يستحيل معه مواجهة الاحتياجات بالسرعة الواجبة. لذلك فقد اتجهت الأنظار نحو علماء المهندسين والباحثين بغية إيجاد حل لمشكلة التعمير والانشاء رغماً عن هذه الصعوبات المعترضة وفى حدود الميزانيات التى يمكن أن تنفق فى هذا السبيل.

● **طريقة .M.H للبناء وأثرها المباشر** فى حل مشكلة التعمير والانشاء

كان من حسن الحظ أن اهتدى مهندسو شركة مانيكه وهارتمان إلى ابتكار طريقة .M.H للانشاءات قبيل بدء الحرب العالمية الأخيرة وكان الدافع إلى ذلك هو الرغبة فى توفير أكبر عدد ممكن من المساكن تلبية لمطالب عدد السكان المتزايد باستمرار على أن يكون ذلك بأقل التكاليف الممكنة.

ومنذ ذلك الحين لم تدخر الشركة وسعا فى العناية بدراسة هذا الموضوع وكل ما هو متصل به، فأوفدت مهندسيها فى دراسات علمية إلى البلاد الأوربية والولايات المتحدة الأمريكية وكندا لاستعمال الأبحاث والتجارب التى بدأتها بمصانعها بالدانمارك إلى أن تكللت هذه الجهود بالنجاح وأصبحت طريقة .M.H للانشاءات فى مستوى عال من الكمال قوبل بالارتياح والتقدير من السلطات الدانماركية المشرفة على أعمال الانشاءات هناك وهى المعروفة بدقة مطالبها من حيث الجودة والاتقان كما قوبل بالموافقة والاعتماد من جميع مؤسسات الرهونات العقارية. ونحن لايفوتنا أن نذكر بهذه المناسبة أنه عند بدء استعمال هذه الطريقة .M.H فى الدانمارك قامت معارضة شديدة من جانب الرجعيين — الذين يميلون بطبيعتهم إلى مقاومة كل جديد لم يألفوه من قبل — غير أنه لم يمض وقت طويل حتى وضحت مزاياها للجميع فشقت طريقها إلى الأمام فكانت هى الحل المنشود الذى ساهم إلى حد كبير بحل مشكلة أزمة المساكن وإعادة التعمير





كلمة عامة : تبين الصورة والرسومات المنشورة مع هذا المقال بعض أنواع المبانى التى أقيمت فى الدانمارك بطريقة M.H. غير أننا نذكر فى هذه المناسبة أن طريقة M.H. هي طريقة عامة يمكن تطبيقها فى إقامة أى نوع من المنشئات كالمساكن والورش والمستشفيات والمصانع ... إلخ وفيما يلى بعض الصفات المميزة لطريقة M.H. : —

١ — طريقة M.H. تجمع بين المتانة والجودة والدوام مع قلة التكاليف :

تتكون المبانى المشيدة بطريقة M.H. من وحدات جاهزة تنتجها المصانع بالجملة باستخدام أحدث الماكينات والمعدات مع عدد قليل من العمال وأساس تصميم هذه الوحدات الجاهزة وصناعتها هو أن يستغل استعمال المواد الأولية المكونة لها للحصول على أقصى قوة ومتانة من أقل الكميات الممكنة منها . هذا ومع حسن تنظيم العمل فى المصانع تتوفر جميع الأسباب التى تؤدى إلى تحقيق الجودة المطلقة فى المنتجات بالحد الأدنى من التكاليف .

وأما تركيب هذه القطع لتكوين للمبنى المطلوب فلا يتطلب سوى عدد قليل من العمال يتمونه فى سرعة فائقة نظراً لسهولة هذا العمل . لذلك فان تكاليف البناء بطريقة M.H. أصبحت من أوفر طرق البناء المعروفة فضلا عما لها من مزايا أخرى كالمتانة والجودة والدوام .

٢ — مبانى M.H. عازلة للحرارة والبرود ومانعة للصوت :

يتحقق هذا الغرض بتزويد الوحدات الجاهزة المكونة للحوائط الخارجية والأسقف بطبقة خاصة من المواد العازلة، وقد وجد أن درجة العزل فى وحدات M.H ذات سمك نهائي قدره ١٢٫٥ سم لا يمكن الحصول على ما يعادلها باستعمال المبانى من الطوب الأحمر المعتاد إلا بسمك أقله ٧٥ سم .

٣ — الحوائط المبنية بطريقة M.H. تشغل أقل مساحة ممكنة :

نظراً لقلة سمك وحدات M.H للحوائط فان استعمالها فى المباني يؤدى إلى وفر فى المساحة الكلية للمبنى حوالى ٨ ٪ عما لو اتبعت طريق البناء العادية للحصول على نفس مجموع المساحات الداخلية للغرف والمنافع لأي مبنى .

ولذلك فان جميع حوائط M.H. الخارجية والحوائط التى تحمل جزءاً من السقف تعمل من الخرسانة المسلحة المهزوزة ويراعى فى تصميمها أن لا تقل بأى حال فى المتانة وقوة الاحتمال والوفاء بالغرض عنها فى الحوائط الأخرى المبنية .

٤ — مبانى M.H. تترك الحرية التامة لعمل أى تقسيم داخلى

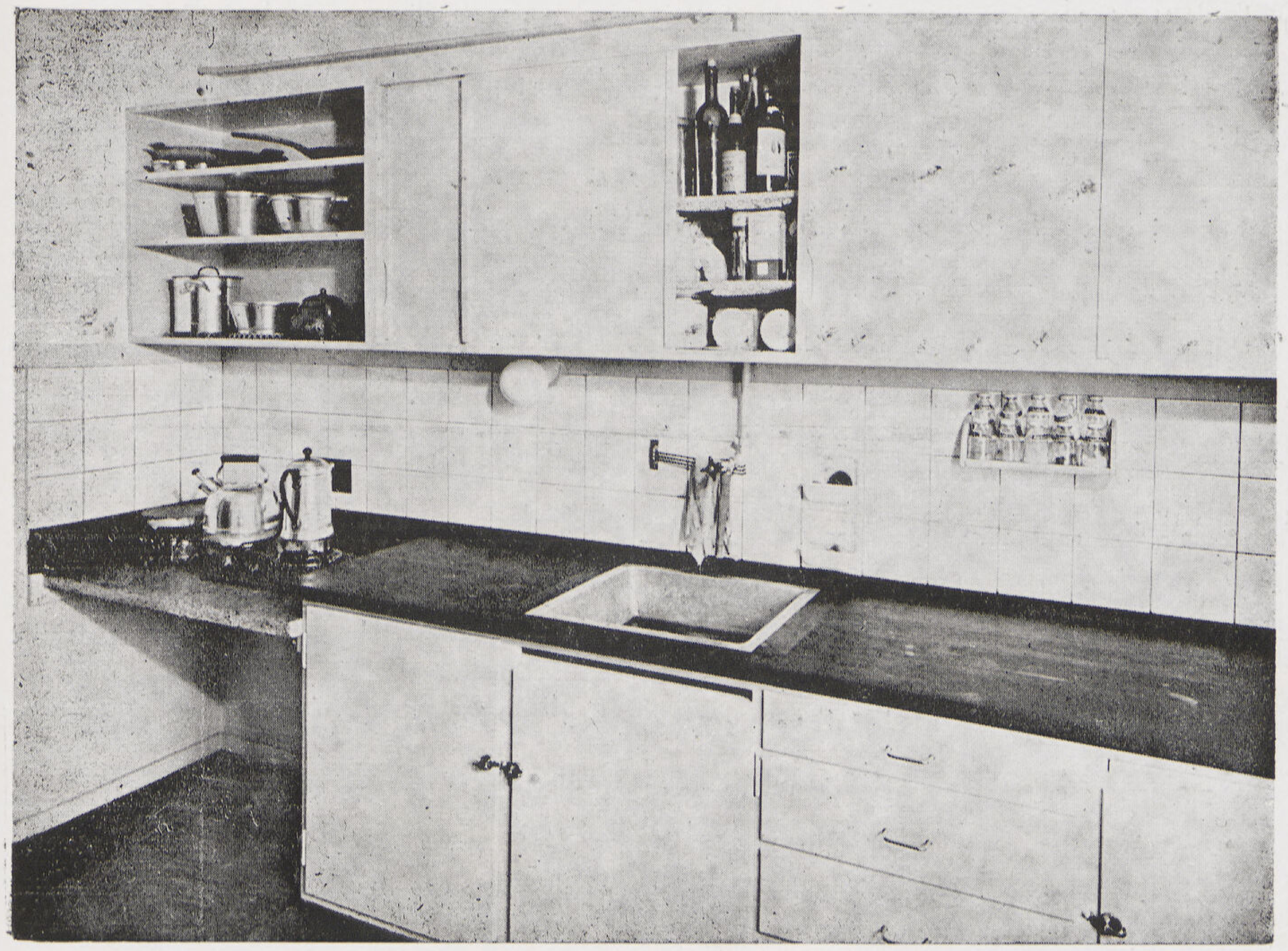
فى مباني M.H. يحمل السقف على الحوائط الخارجية وعلى الأقل عدد ممكن من الحوائط الداخلية فقط . ولما كانت الحوائط الداخلية الأخرى والقواطيع غير مشتركة في حمل الأسقف بل تركب فقط في المواضع التى يحددها التقسيم الداخلى المطلوب لذلك يكتفى عند تصميمها أن يراعى وفاؤها بهذا الغرض تحقيقاً للناحية الاقتصادية .

٥ — مبانى M.H. تترك الحرية التامة لعمل أى نوع مطلوب من الأسقف :

تعمل الأسقف عادة من وحدات M.H. العازلة للحرارة والبرودة — غير أنه يمكن أيضاً فى مباني M.H. عمل الأسقف بأي طريقة أخرى كالخرسانة المسلحة المعتادة أو الجمالونات الخشبية أو الحديدية المغطاه بأسطح واقية ... إلخ ويلزم فى هذه الأحوال لتكون للأسقف نفس درجة العزل التى للحوائط أن تغطى الأسقف بطبقة عازلة تحمية من العوامل الجوية .

٦ — فى مبانى M.H. يمكن استعمال أى نوع من الأرضيات :

أن الطريقة المعتادة فى عمل الأرضيات لمبانى M.H. هى عمل دكة من مخلفات الفحم الرجوع أو أى مادة مسامية يمكن الحصول عليها ويعلوها دكة من الخرسانة تغطى بطبقة عازلة للرطوبة ثم تركب الارضية من الخشب فى البلاد الباردة أو من البلاط في البلاد الحارة . غير أنه يمكن عدا هذا اتباع أى طريقة أخرى تفى بالغرض المطلوب .



٧ — أساسات مبانى M.H أقل الأساسات تكاليفا :

يلاحظ مما تقدم ذكره أن مباني M.H. تكون خفيفة جداً إذا قورنت بأي نوع آخر من البناء فهي اذن لا تحتاج إلا إلى أساسات خفيفة وهذا عامل مهم في تخفيض تكاليف الانشاء .

٨ — مباني M.H. لا تحتاج الى بياض خارجي :

لما كانت جميع الحوائط الخارجية تصنع بالخرسانة المهرورة دخل قرم دويده فان السطح الخارجي بعد تركيب الوحدات يكون تام التناسق بما يتفق والذوق السليم الأمر الذى يفضل معه ترك المباني بدون بياض خارجي — وهذه أيضاً ميزة إقتصادية أخرى غير أنه يمكن إذا أريد اعطاء المبني أى لون غير لون الخرسانة المعروفة أن تدهن المباني بدهان ثابت باللون المطلوب .

٩ — تركيب مبانى M.H. عملية سهلة وسريعة وقليلة التكاليف :

قد روعي فى اختيار أشكال وحدات M.H. الجاهزة أن تكون سهلة النقل من المصانع إلى المواقع المطلوبة لها وأن تكون متماثلة بقدر الامكان بحيث لا ينجم عن اختلاف أشكالها أى لبس عند التركيب .

ويستعمل في عملية التركيب عدد قليل من الرافعات الخفيفة وفرقة صغيرة من العمال الذين يسهل تدريبهم لتثبيت الوحدات نهائياً فى مواقعها ولملء اللحامات بينها بالمونة .

بناء على العوامل المختلفة التى أوردنا ذكرها فيما تقدم يمكننا أن نقرر هنا أنه يحق لمبتكرى طريقة M.H. هذه أن يفخروا بنتيجة جهودهم الموفقة وبما قدموه من عمل عظيم يمكن باتباعه لكل حكومة أو هيئة أن تحصل على أكبر كمية من المنشئات العمرانية من مساكن ومستشفيات ومدارس وملاجىء ومصانع وورش ... إلخ وذلك بأقل التكاليف مع توفر الجودة والمتانة والدوام . إن هذه الشركة وهى صاحبة إمتياز مسجل لهذه الطريقة قد وضعت أساساً لادخال هذه الصناعة فى أى بلد من بلاد العالم لمنح حقوق الاستغلال مقابل عمولة تدفع لها — وهي بمقتضى ذلك على استعداد لأن تقدم المعونة الاستشارية اللازمة لتصميم وانشاء المصنع وارسال خبرائها الفنيين لتدريب العمال المحليين على صنع الوحدات وتركيبها . ومما يجدر ذكره أن هذه المصانع يمكن فكها ونقلها وإعادة تركيبها فى أي مكان آخر كلما لزم الأمر .

فن ترميم المبـاني والآثار

الدكتور محمد حماد ... ... مهندس وأثري

● ليست هناك حضارة من الحضارات العالمية نشأت مستقلة بذاتها ، بل لا بد من أن تكون جذورها متصلة بالماضي القريب والبعيد ... وأية صورة من صور المعرفة سواء كانت تنطوى خطوطها على لون من ألوان الفن أو العلم أو الفلسفة إنما هى نتاج أفكار بشرية متلاحقة يوحى بعضها إلى بعض عن طريق الحسن والمشاهدة والأستنتاج ... وإن المبانى القديمة والآثار هي المجال الحيوي الذى تتمثل في جوانبه نتاج العقل البشرى منذ بداية الخلق والنشوء ... وهي القبلة التى يتجه إليها العالم والفنان كلما نزع إلى الوحي والالهام ... لهذا كانت المباني القديمة والآثار موضع إهتمام وعناية كل الشعوب المتحضرة التى أخذت تحافظ عليها وتعمل على إبقائها فى حالة جيدة لان شأنها شأن كل الكائنات تتعرض دائماً لعوامل الفناء ... وعلى ذلك عملت الأمم على حمايتها ضد هذه العومل بالترميم ...

ولما كانت هذه الآثار تشتمل على مختلف نواحي النشاط البشري من صناعة وعلم وهندسة وفن فقد حشدت الحكومات في سبيل ترميم آثارها حشداً من أصحاب الكفايات الفنية الممتازة ، وهيئات لهم وسائل العمل ليتوافروا على دراسة أعمالهم في طمأنينة واتزان ...

وقد رأيت هذه الظاهرة وأحسست بوجودها في البلاد التى زرتها خلال رحلتي الى أوروبا إذ رأيت في إيطاليا — رغم المتاعب الأقتصادية والمشاكل

بعض قطع من تمثال بشكل استيلا من الفن الصيني قبل الترميم

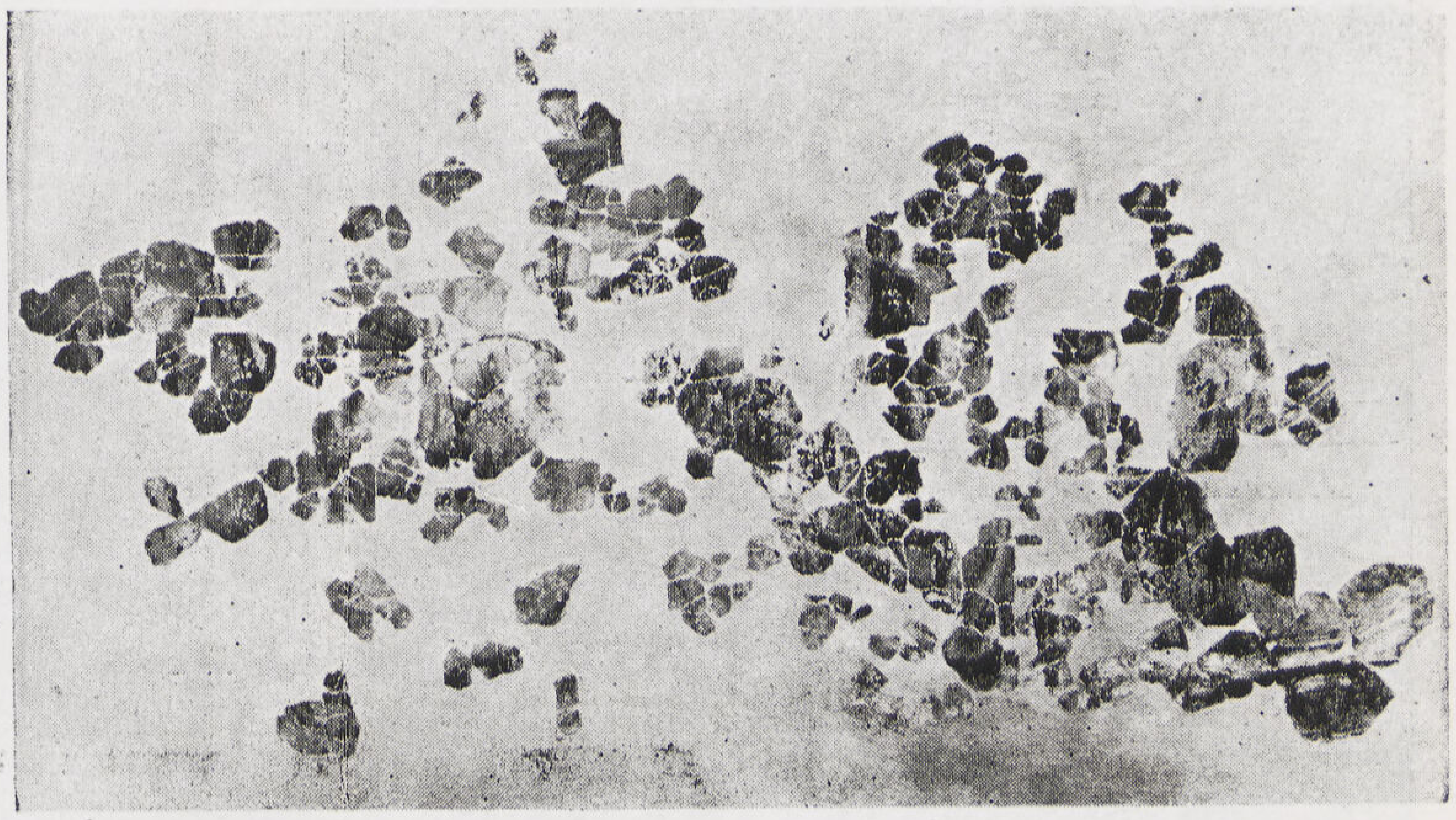
التمثال السابق اثناء العمل في ترميمه بمعهد روما التابع لوزارة لمعارف الأيطالية

لوحة من الاترسك الأيطالى تمثل انتصار الموت اثناء ترميمها بمعهد الترميم بروما وكانت مهشمة وجمعت اجزائها الصغيرة واعيد رسم بعض القطع الناقصة

السياسية التى واجهتها الدولة عقب إنتهاء الحرب الأخيرة مباشرة — أن الحكومة لم تنس علماءها ولا مهندسيها وفنانيها وخاصة القائمين منهم بترميم الآثار، بل أفسحت لهم مجال العلم وأولتهم قسطاً موفوراً من العناية والاهتمام فرصدت لهم فى ميزانية الدولة رقماً محترماً من المال وتركتهم يعملون فى سكون وهدوء ليصلحوا ما أفسدته الحرب من مبانيهم التى أجهزت عليها شظايا القنابل … ولوحاتهم الفنية التى أجهزت عليها النيران وتماثيلهم وآثارهم التى راحت ضحية لتلك الحروب …

لذلك دبت الحركة والنشاط فى معهد الترميم بروما وشمله جو مملوء بالحيوية والقوة والحماسة والنشاط، وراح علماؤه يتوافرون على إصلاح تلك الكنائس القديمة ومبانيها التى تهدمت وتماثيلها التي لم تسلم من غوائل الحرب وكانت ضحية من ضحايا الغارات الجوية …

اجزاء اللوحة السابقة الأصلية عند تجميعها



تمثال لراقصة هندية اثناء
ترميمه بمعهد الترميم بروما

وقد رأيت كيف أعيد تشييد كثير من المبانى بحيث أعيدت كما كانت من قبل وعملت المباني الحديثة بحيث تظهر مخالفة للمباني القديمة فتعرف الأجزاء الأثرية التى مازالت باقية ثم تلك التماثيل المحطمة التى يبلغ أجزاء أحدها ثلاثة آلاف قطعة رممت بحيث رجعت إلى سيرتها الأولى وأصبحت لاتختلف عن مظهرها الطبيعي الذى تركه عليها الأولون ... وأما تلك اللوحه من الأفرسك ونقوش الحوائط التي أصابتها الشظايا وتهشمت فقد جمع مابقى منها وأعيد ترميمها بحيث أصبحت أقرب مايمكن إلى الوضع الأول ... أما تلك الصور التي كادت المياه تضيع ألوانها فقد نقلت بطريقة خاصة على فروخ من الورق وقطع مشدودة من القماش ثم استخرجت طبقة اللون التي على هذه الحوائط وأعيد تركيبها على لوحات كبيرة لتنقل من مكانها الأصلى وتعرض بالمتحف الأقليمي الذي تتبع له...

هذا ما رأيته في إيطاليا فأين نحن منه الآن ... إن مصر وهي أغنى بلاد العالم في ثراتها الأثري لا تزال قاصرة على أن تبلغ بالمشتغلين بالآثار إلى المستوى الذى يمكنهم من القيام بأعمالهم في صيانة الآثار من عوامل الفناء التي تعتدى عليها ... وكل حجتنا في ذلك هي قصور ميزانية الدولة ، وهى كلمة السر التى تعطل جميع أعمال الحكومة ...

ولكننا اليوم يجب أن ننظر إلى هذه المشكلة نظرة جدية ونعرف كيف نحافظ على مبانينا القديمة وآثارنا التاريخية ... أجل إن مصر اليوم فى حاجة ماسة لانشاء معهد للترميم ... معهد لا ينهض على مجرد مظاهر شكلية وإنما يكون قوامه روح علمية صادقة تهدف إلى العمل المنتج السريع ...

وليس ترميم الآثار بغريب عن مصر فقد عرفه قدماء المصريين فرمموا وعالجوا كثيراً من آثارهم في فترات تاريخية مختلفة فكيف بنا اليوم ونحن فى القرن العشرين وقد أتاحت لنا المدنية أن تملك من الوسائل والأدوات مالم يكن يملكه قدماء المصريين ، تقف عاجزين عن عمل كل ما وصلوا إليه في مجال الترميم ...

تمثال اسد من مجموعة جوالينو التابعة لبنك ايطاليا بعد ترميمها وهناك تمثال اسد مشابه يقوم بترميمه معهد روما الآن ويبلغ طوله حوالى ١٫٢٠ سم وهو من حوالى ثلاثة آلاف قطعة وهو من حجر صلب من نوع البازالت .

إننا نريد معهداً للترميم ... نريده حفظاً على تراث مصر الأثرى وإبقاءاً على سمعتها في العالم وبالطبع لن يصعب على ميزانيتنا العامة إحتمال مثل هذا المعهد وإحتمال ميزانيات معاهد أخرى لدراسة أعمالها المختلفة التي لن تكلف الدولة عشر معشار ما تتكلفه في سبيل مظاهر لا قيمة لها من حساب الصالح العام...

الدكتور محمد حماد

١

الاتحاد الدولى للمعماريين

١ ـ معالى مصطفى باشا فهمي والى يمينه سير باترك ابركرمبي مندوب انجلترا والاستاذ على بك لبيب جبر والى يساره السيده حرمه والزميل احمد صدقى والزميل عبد المنعم هيكل

٢ ـ بيير فاجو مندوب فرنسا يتحدث مع حرم الدكتور سيد كريم ويشترك معهما الزميل احمد صدقى

٣ ـ سعادة مصطفى فهمي باشا يشرح رسومات فيلا الدكتور سيد كريم لسير باترك ابركرومبي ويشترك معهما مسيو جرتون والزميل توفيق عبد الجواد

٢

٣

● لأول مرة فى تاريخ مصر الحديث تعقد هيئة دولية معمارية جلساتها التحضيرية فى القاهرة عاصمة الشرق الأوسط ، وهذه الهيئة هى الاتحاد الدولى للمعماريين حيث تمثل ٨٠ ألف معماري من ٣٥ دولة مختلفة . تكونت هـذه الهيئة على أثر مؤتمر معماري عقد فى لوزان ١٩٤٨ دعت إليه هيئتين دوليتين كانتا تمثلان المعماريين من مختلف أنحاء العالم حتى ذلك الحين ، وهما R.I.A ، C.I.P.A. وذلك لتوحيد جهودهمـا فى زيادة الارتباط المهنى والثقافى والفنى وتنظيم دارسة الهندسة المعمارية وتوحيد القيمة الدراسية للمهندسين فى العالم وصيانة حقوق المعماريين وتنظيم لوائح المسابقات وعقد العمل ... إلى غير ذلك من الابحاث الفنية التي تهـدف إلى رفع مستوى المهنة . وقد قررت الجمعية العمومية لهذا المؤتمـر ضم هاتـين الهيئتين Amalgamation. وتكوين هيئـة واحدة بهذه الأغراض وسميت بالاتحاد الدولى للمعماريين .

وقد اعتمد القانون الأساسى لهذا الاتحـاد فى هـذا المؤتمر وأجريت الانتخـابات لتكوين أعضاء الهيئـة التنفيذية وتتكون من رئيس وثلاثه وكلاء وسكرتـير وأمـين الصندوق وسبعة أعضاء ، وقد انتخبت مصر ضمن أعضاء الهيئة التنفيذية المذكورة. ولا ينضم إلى هذا الاتحاد المعماري أعضاء بصفتهم الشخصية بل يعتبر العضو الذي ينضم إلى الاتحاد هيئة معمارية تمثل بـلدها . ولذلك اعتبرت نقابة المهن

اعلا حرم الدكتور سيد كريم تحيى ضيوفها مصريين واجانب اثناء الحفلة بالمعادي

معالى مصطفى باشا فهمي وسعادة
على بك لبيب جبر والزميل ابو بكر
خيرت والدكتور سيد كريم يشتركون
في مناقشة معمارية

الهندسية (شعبة الهندسة المعمارية) هي الهيئة المصرية التي تشترك في هذا الاتحاد الدولى وقررت انتخاب معالى مصطفى فهمى باشا عضواً أصلياً لتمثيل مصر فى الهيئة التنفيذية وانتخاب الزميل المعماري محمد خالد سعد الدين بك عضواً احتياطياً واعتمدت النقابة هذا الانتخاب .

وتعقد الهيئة التنفيذية اجتماعها الدوري مرة فى كل عام فى إحدى عواصم البلدان المشتركة ، كما تقدم بالدعوة إلى عقد المؤتمر العالمي مرة كل سنتين فى إحدى العواصم أيضاً ، وقد كان آخر اجتماع بالسويد فى مايو سنة ١٩٤٩ ومثل النقابة والمعماريين حضرة الزميل محمد خالد سعد الدين بك وقام بتمثيل مصر خير قيام ودعتهم نقابة المهن الهندسية في الاجتماع التالى الذي كان محدداً لعقده في يناير أن ينعقد فى القاهرة ويكونوا ضيوفاً على نقابة المهن الهندسية بان الانعقاد وقد حضر هذا الاجتماع ورأس المؤتمر سير باترك ابر كرومبي عن الامبراطورية البريطانية

سير باترك ابركرومبي يودع
الدكتور سيد كريم بعد الحفلة

واسندت الوكاله إلى بول فيشر مندوب سويسرا وممثل أمريكا راف ووكر وهولندة فاندن بروك . وأسندت السكرتارية إلى بير فاجو مندوب فرنسا وسعادة مصطفى فهمى باشا ممثل مصر وجوسف موتشش ممثل بلجيكا وجوتون عن فرنسا أيضاً وجوسف سيجالين عن بولندة .

وكان من أهم قرارت المؤتمر مايأتى :—

١ — اعتماد ضم أعضاء جدد في الاتحاد

٢ — اعتماد اللائحة الداخلية لعرضها على الجمعية العمومية .

٣ — اعتماد برنامج المؤتمر القادم الذي سيعقد فى وارسو بصفة مؤقتة وذلك فى سبتمبر ١٩٥٠

٤ — اعتماد اللائحة الداخلية للمسابقات الدولية المعمارية

٥ — اعتماد مشروع الميزانية .

ولقد استقبل حضرات أعضاء الاتحاد أحسن استقبال واحتفل بهم من جميع الهيئات المعمارية فى القاهرة والاسكندرية أيما احتفال، فأكرمتهم نقابة المهن الهندسية واحسنت وفادتهم وكذلك جمعية المهندسين بالاسكندرية ووزارة الأشغال العمومية ومصلحة السكك الحديدية ومصلحة الآثار وشركة مصر للغزل والنسيج . كما حيتهم جمعية المهندسين المعماريين مشتركة مع اتحاد الفنون الجميلة العليا بأحسن تحية واقامت لحضراتهم حفلة عشاء تليق بمكانتهم حيث كانت حفلة هي الأولى من نوعها فى منزل الكريدلية ذا الطابع الشرقي البديع وتناولوا طعام العشاء على الطريقة الشرقية وأقيمت لهم حفلة ساهرة بعد ذلك .

وأقام الدكتور سيد كريم لهم حفلة عشاء فاخرة فى منزله الحديث بالمعادي . وكان من أحب الأشياء إلى نفس كل مهندس معمارى أن يرى في ذلك الجمع لقاء الشرق والغرب مجتمعين فى منزل مهندس مصرى وكان من المع شخصيات ذلك الحفل تلك الشخصية المحبوبة معالى مصطفى فهمي باشا والسيدة حرمه وأستاذنا الكبير على بك لبيب جبر وسعادة حسين زكى قاسم بك وأحمد بك شاكر وحضرات الزملاء شريف نعمان بك وحرمه وأبو بكر خيرت وحرمه وكمال بك إسماعيل وعبد المنعم هيكل بك وأحمد بك صدقى والزميل الصحفي جلال الدين الحمامصي بك وحرمه وغيرهم . ويسر اسرة العمارة أن تسجل هذا الاجتماع بهذا اللقاء بنشر بعض الصور التي أخذت لضيوفنا الأعزاء .

سكرتير التحرير

جمعية المهندسين المعماريين المصريين

انعقدت الجمعية العمومية للمهندسين المعماريين مساء يوم الاثنين الموافق ٢٠ فبراير بدار الجمعية برياسة حضرة صاحب العزة حسين زكي قاسم بك رئيس الجمعية وقد أوقفت الجلسة مدة دقيقتين حدادا على الزميل الراحل الدكتور إبراهيم عثمان وبعد ذلك تلى حضرة سكرتير الجمعية التقرير السنوي ثم عرضت الميزانية على حضرات الأعضاء ووافقوا عليها وقررت الجمعية زيادة القيمة المقررة لشراء كتب المكتبة ورفعها إلى مبلغ سبعين جنيها وبدء بانتخاب الرئيس وانتخب حضرة صاحب العزة حسين زكي قاسم بك رئيساً بالاجماع ثم اجريت عملية الانتخاب فكانت النتيجة كالآتي :—

حضرة صاحب العزة حسين زكي بك	رئيساً
« الزميل المحترم خالد سعد الدين	وكيلا
« « « علي جمال الدين حسنين	سكرتيراً
« « « أحمد نظمي	أميناً للصندوق
« « « توفيق أحمد عبد الجواد	أميناً للمكتبة

وحضرات الزملاء . محمد شاكر أبو كرم ، إبراهيم نجيب ، الدكتور سيد كريم ، عزرا شماس ، وعبد المؤمن فتحي كرارة . أعضاء . وفيما يلي نص كلمة حضرة الزميل علي جمال الدين حسنين سكرتير الجمعية .

حضرات الزملاء المحترمين . . . بسم الله نفتتح اجتماعنا هذا المساء مقدمين لحضراتكم أخلص التهنئة بالعام الجديد وأجزل الشكر لتفضلكم بحضور هذا الاجتماع وآملين أن يكون العام الجديد عام يمن وإقبال على أعضاء جمعيتنا . وقبل أن نبدأ أعمالنا أود أن تشاركوني عميق الشعور بالمصاب الفادح الذي بليت به نقابتنا بفقد أحد أركانها المغفور له الدكتور إبراهيم عثمان سكرتيرها العام — وإني أرجو تكريماً لذكراه أن نقف صامتين لمدة دقيقتين .

حضرات الزملاء : لقد انقضى هذا العام على خير ماتقضي به الأعوام وكان على مجلس إدارتكم أن يتتبع مايهم المعماريين من أمور أدبيــة ومادية لم يتم البت فيهـــا فى مجلس النقابة وقد كنا على اتصال دائم بمجلس الشعبة متابعين نشاطه وراجين له الوصول إلى نتائج حاسمة فيما يخص لوائح المهندسين المعماريين — وإنا نرجو أن نسمع قريباً ما يطمئننا على إقرار هذه اللوائح .

وأظنكم تشاركونني أن الفضل الأكبر في تتبع هــذه الأمور إنما يعود لرئيسنا سعادة حسين بك زكي قاسم الذي لم يأل جهداً فى الاتصال بمختلف الهيئات والعمل على تذليل كافة العقبات التي حالت دون الوصول إلى النتيجة المنشودة .

حضرات الزملاء : لقد كان من حسن حظ هذه الجمعية أن وهبها الله رئيساً حباها الله من عطفه ومنحها من اهتمامه قسطاً وافراً فوصلت إلى مستوى يليق بها في فترة قصيرة من الزمن بالقياس إلى أعمار الجمعيات العلمية ولا مبالغة فى ذلك فان حب رئيسنا لهذه الجمعية حب أبوي صادق وقد كنت شخصيا ممن شهدوا مقدار

اهتمامه البالغ بصالح مهنتنا وبالقائمين بها — ولئن كان رئيسنا قد استقال من عمله الحكومى وفقدنا باستقالته من هذا العمل مثلا أعلى الكرامة وعزة النفس فانا نرجو أن يكون عزاؤنا في ذلك زيادة قربه لنا وتوفره على جمعيتنا بما عهدنا عليه وعهدناه فيه من تضحية ومثابرة لرفعة هذه الجمعية .

حضرات الزملاء : لقد كان لجمعيتكم نصيب في دراسة أزمة المساكن التي بليت بها البلاد في السنوات الأخيرة فدعا مجلس الادارة أعضاء الجمعية للادلاء بآرائهم لتخفيف هذه الأزمة ووصلتنا اقتراحات كثيرة كانت موضوع دراسات مستفيضة أرجو أن تصدر بها نشرة في القريب ، كما أننا دعونا لحضور بعض المحاضرات التي ألقيت في هذه الجمعية عن تخطيط المدن وبعض مواد البناء الحديثة وقد لبي هذه الدعوة عدد كبير وافر من أعضاء الجمعية وبعض المهتمين بشئون العمارة . أما المكتبة فقد كان لها حظ وافر من اهتمام رئيسنا وكذلك زميلنا أمين المكتبة فقد تفضل سعادة الرئيس بالتبرع للجمعية بخزانة قيمة للكتب ترونها في غرفة المكتبة كما أنه أوصى بصنع خزانة أخرى مشابهة لها كي تتسع لكافة الكتب والمجلات الموجودة بها أما أمين المكتبة فقد استنفد مخصصاتها بأجمعها في شراء نخبة من الكتب القيمة الحديثة فضلا عن المجلات المعمارية الدورية التي تمكن من تغذية المكتبة بها عن طريق الهدية .

لم نتمكن من تنفيذ برنامج الرحلات التي كنا نأمل القيام بها وذلك لظروف طارئة حالت دون ذلك وإني أرجو أن يتمكن المجلس الجديد من تدبير بعض الرحلات العلمية الممتعة في الموسم المقبل .

حضرات الزملاء : تعلمون أن الهيئة التنفيذية للاتحاد الدولي للمعماريين عقدت اجتماعها الدوري الأخير في القاهرة وقد دعيت جمعية المهندسين المعماريين للاحتفاء بها وذلك على اعتبار أن هذه الجمعية أولى المؤسسات العلمية التي يحق لها الاتصال بهذه الهيئة والتعرف على مدى نشاطها . وقد قامت جمعيتكم بنصيبها الأوفر فاستقبلت الهيئة في دارها حيث عقدت إحدي جلساتها كما هيأت لهم حفلة ساهرة في دار الكريتلية الأثرية وذلك بالاشتراك مع اتحاد المهندسين المعماريين خريجي مدرسة الفنون الجميلة العليا وشعبة الهندسة المعمارية — ولا أخالني مبالغاً إن قلت لكم إن هذه الحفلة تركت أجمل الأثر في نفوس كل من حضرها من أعضاء الهيئة التنفيذية وغيرهم .

حضرات الزملاء : لقد بلغ عدد المشتركين بالجمعية لغاية آخر عام ١٩٤٩ ١٧٨ عضواً سدد الاشتراك ١٢٨ منهم وهذا العدد من المشتركين قليل بالنسبة لخريجي المعاهد العليا في هذه البلاد وإنا نأمل أن يقوم كل عضو من جانبه على نشر الدعوة للانخراط في عضوية الجمعية لما في ذلك الاتحاد من خير للجميع .

والأمل معقود أن يتم في القريب العاجل تحويل هذه الجمعية إلى معهد علمي على غرار معاهد المهندسين المعماريين في البلاد الأوروبية التي كان لها قصب السبق في هذا المضمار تلك المعاهد التي لها حق التوجيه العلمي في كل مايتعلق بهذه المهنة .

حضرات الزملاء . لقد وزع على حضراتكم كشف حساب الايراد والمنصرف للعام الماضي وإنه ليسرنا تفضلكم باقراره كما ندعوكم بعد ذلك للتفضل بالادلاء بأصواتكم لاختيار من ترونه لرئاسة جمعيتكم وعضوية مجلسها للعام الجديد وكل عام وحضراتكم جميعاً بخير .

العمارة والقانون

تكلم الاستاذ نجيب بك جرجس المحامى بمحكمة النقض والابرام في عدد ٥،٤ من مجلة العمارة عن مسئولية المهندس والمقاول وعن بطلان الاتفاق وحقوق المهندس وواجباته ومدة سقوط حق المهندس فى الاتعاب وعن سقوط الحق فى دعوى الضمان ويسر المجلة ان تنشر لحضرته بقية البحث القيم

رئيس التحرير

مسئولية المهندس المعماري والمقاول من الجهة القانونية

للأستاذ نجيب بك جرجس المحامى

RESPONSABILITE DE L'ARCHITECTE ET DE L'ENTREPRENEUR AU POINT DE VUE LEGAL

PAR NAGIB GIRGIS BEY

● حق المالك فى فسخ العقد

تنص المادة ٦٥٠ على ما يأتي :-

١) اذا ثبت أثناء سير العمل أن المقاول يقوم به على وجه معيب أو مناف للعقد جاز لصاحب العمل أن ينذره بأن يعدل عن طريقة التنفيذ خلال أجل معقول يعينه له . فاذا انقضي الأجل دون أن يرجع المقاول إلى الطريقة الصحيحة جاز لصاحب العمل أن يطلب أما فسخ العقد وأما أن يعهد الى مقاول آخر بانجاز العمل على نفقة المقاول الأول طبقا لأحكام المادة ٢٠٩ وهى التي تشير اليها المادة ٦٥٠ وتنص على ما يأتى .

١) في الالتزام بعمل اذا لم يقم المدين بتنفيذ التزامه جاز للدائن أن يطلب ترخيصاً من القضاء في تنفيذ الالتزام على نفقة المدين إذا كان هذا التنفيذ ممكنا .

٢) ويجوز في حالة الاستعجال أن ينفذ الدائن الالتزام على نفقة المدين دون ترخيص من القضاء .

والمادة الثانية تتضمن حكماً عاماً يسري على جميع الالتزامات ، بينما المادة الأولى خاصة بعقد المقاولة . ونصها لا يحتاج إلى تعليق .

ا) لصاحب العمل أن يتحلل من العقد ويوقف التنفيذ في أى وقت قبل اتمامه ، على أن يعوض المقاول عن جميع ما أنفقه من المصروفات وما أنجزه من الأعمال وما كان يستطيع كسبه لو أنه اتم العمل .

ب) على أنه يجوز للمحكمة أن تخفض التعويض المستحق عما فات المقاول من كسب اذا كانت الظروف تجعل هذا التخفيض عادلا ، ويتعين عليها بوجه خاص أن تنقص ما يكون المقاول قد أقتصده من جراء تحلل صاحب العمل من العقد وما يكون قد كسبه باستخدام وقته فى أمر آخر .

وهذا النص يقابل المادة ٤٠٧ من القانون القديم . وهو عبارة عن تطبيق للقواعد العامة ، والفقرة الثانية من المادة تعتبر تفصيلا لطريقة حساب التعويض أكثر منها نصا على حالة خاصة .

والمعروف أن كل متعاقد يستطيع أن يمتنع عن تنفيذ نصيبه فى التعاقد ولكنه يكون عرضة لدفع التعويض ، والتعويض دائما يقدر بما فات الطرف الآخر من كسب وما لحقه من خسارة ويدخل تحت هذه العبارة تقدير جميع الظروف والاعتبارات التى تحيط بالالتزام دون حاجة الى التفصيل الوارد بالفقرة الثانية من المادة .

● استلام العمل بعد تمام والمسئولية فى هلاكه

متى أتم المقاول العمل ووضعه تحت تصرف المـالك وجب على ذلك أن يبادر الى تسلمه فى أقرب وقت ممكن بحسب الجاري فى المعاملات، فاذا أمتنع دون سبب مشروع عن التسلم رغم دعوته الى ذلك بانذار رسمي أعتبر أن العمل قد سلم اليه .

ولهذه المادة نتائج تظهر فى المادة ٦٦٥ ونصها كالآتى : -

١) إذا هلك الشيء بسبب حادث مفاجيء قبل تسليمه لصاحب العمل فليس للمقاول أن يطالب لا بثمن عمله ولا برد نفقاته ويكون هلاك المادة على من قام بتوريدها من الطرفين .

٢) أما إذا كان المقاول قد أعذر أن يسلم الشيء أو كان هلاك الشيء أو تلفه قبل التسليم راجعا الى خطئه وجب عليه أن يعوض صاحب العمل عما يكون هذا قد ورده من مادة للعمل .

٣) إذا كان صاحب العمل هو الذي أعذر أن يتسلم الشيء أو كان هلاك الشيء أو تلفه راجعا الى خطأ منه أو عيب فى المادة التى قام بتوريدها كان هلاك المادة عليه وكان للمقاول الحق فى الأجور في التعويض عند الاقتضاء وهذا النص يتضمن ثلاث حالات .

الحالة الأولى: أن يهلك البناء بسبب حادث مفاجيء قبل تسليمه لصاحبه فليس للمقاول أن يطالب بشيء ما وليس لصاحب البناء أن يطالب بشيء بما يكون قد ورده من مواد .

الحالة الثانية: أن ينذر صاحب البناء المقاول منبها عليه بتسليمه البناء ثم يهلك وجب على المقاول التعويض .

الحالة الثالثة: أن يكون المقاول أنذر صاحب البناء بتسلمه ثم هلك البناء استحق المقاول الأجر والتعويض .

● انقضاء عقد المقاولة

المادة ٦٦٤ تنص على ما يأتى : -

ينقضى عقد المقاولة باستحالة تنفيذ العمل المعقود عليه وهذا النص بديهي وطبيعى لأنه مادام العمل موضوع المقاولة أصبح مستحيلا فلا محل لقيام المقاولة وبقائها رغم هذا ولذلك لا وجود لمثل هذا النص فى القانون القديم.

والمادة ٦٦٦ نصها كالآتى : -

ينقضي عقد المقاولة بموت المقاول إذا كانت مؤهلاته الشخصية محل اعتبار فى التعاقد فان لم تكن محل اعتبار فلا ينتهي العقد من تلقاء نفسه ولا يجوز لصاحب العمل فسخه فى غير الحالات التى تطبق فيها المادة ٦٦٣ إلا إذا لم تتوافر فى ورثة المقاول الضمانات الكافية لحسن تنفيذ العمل .

وجاء نص المادة ٦٦٧ مكملا للمادة ٦٦٦ فذكر ما يأتى : -

١) إذا أنقضي العقد بموت المقاول وجب على صاحب العمل أن يدفع للتركة قيمة ما تم من الأعمال وما أنفق لتنفيذ ما لم يتم وذلك بقدر النفع الذي يعود عليه من هذه الأعمال والنفقات .

٢) ويجوز لصاحب العمل في نظير ذلك أن يطالب بتسليم المواد التى تم اعدادها والرسوم التي بدىء فى تنفيذها على أن يدفع عنها تعويضا عادلا .

٣) وتسري هذه الأحكام أيضا إذا بدأ المقاول فى تنفيذ العمل ثم أصبح عاجزا عن اتمامه لسبب لا يد له فيه

وهذه النصوص ظاهرة مفصلة لا تحتاج إلى شرح ويقابلها فى القانون القديم نص مقتضب هو نص المادة ٤١١ وتنص على ما يأتي : -

« ينفسخ استئجار الصانع بموته أو بحادثة قهرية منعته عن العمل وفي هذه الحالة على صاحب العمل أن يأخذ ما ينفقه مما أستحضره الصانع من هذه المهمات بما أشتراه به الصانع من الثمن » .

وهو نص مقتضب كما قلنا والتعبير فيه بكلمة صانع بدل كلمة مقاول الواردة فى القانون الجديد هو تعبير غير شامل وغير ظريف .

● تعريف عقد المقاولة

وتتناول المادة ٦٤٦ تعريف عقد المقاولة فتقول « المقاولة عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يصنع شيئا أو يؤدي عملا لقاء أجر يتعهد به المتعاقد الآخر .

وتقابل هذه المادة - المادة ٤٠١ من القانون القديم مع فارق كبير إذ أن القانون القديم لم يكن يعرف عقد المقاولة وانما كان يسمي هذا العقد عقد إيجار الأشخاص وأهل الصنائع ولذلك جاء نص المادة ٤٠١ قديم على الوجه الآتي : -

« إيجار الأشخاص يكون لخدمة معينة مستمرة فى المدة المحدودة فى عقد الايجار أو لعمل معين » .

ولا شك أن تطور التشريع وتسميته هذا العقد بعقد المقاولة هو تطور نحو الكمال، وهو تطور يتمشي مع اتساع العمران وزيادة المدنية ونظرة بسيطة إلى النص القديم تكفي لرؤية ضعفه وقصوره وعدم تناسبه مع المشاريع الضخمة التي تسلمها عقود المقاولة في العصر الحديث .

● واجبات المقاول

المواد ٦٤٧ و ٦٤٨ و ٦٤٩ تنص على ما يأتي : -

م ٦٤٧

١) يجوز أن يقتصر المقاول على التعهد بتقديم عمله على أن يقدم رب العمل المادة التى يستخدمها أو يستعين بها فى القيام بعمله .

٢) كما يجوز أن يتعهد المقاول بتقديم العمل والمادة معا

م ٦٤٨

إذا تعهد المقاول بتقديم مادة العمل كلها أو بعضها كان مسئولا عن جودتها وعليه ضمانها لصاحب العمل

م ٦٤٩

١) إذا كان صاحب العمل هو الذي قدم المادة فعلى المقاول أن يحرص عليها ويراعي أصول الفن في استخدامه لها وأن يؤدي حسابا للمالك عما استعملها فيه ويرد اليه ما بقي منها . فاذا صار شيء من هذه المادة غير صالح للاستعمال بسبب اهماله أو قصور كفايته الفنية التزم برد قيمة هذا الشيء لصاحب العمل .

٢) وعلى المقاول أن يأتي بما يحتاج اليه في انجاز العمل من أدوات ومهمات اضافية ويكون ذلك على نفقته هذا مالم يقض الاتفاق أو عرف الحرفة بغيره . وهذه كلها نصوص واضحة وليس لها مقابل في القانون القديم .

● **المقاول من الباطن**

وتكلم القانون الجديد عن المقاولة من الباطن في المادتين ٦٦١ و ٦٦٢ ونصها كالآتي :-

م ٦٦١

١) يجوز للمقاول أن يكل تنفيذ العمل في جملته أو في جزء منه إلى مقاول من الباطن إذا لم يمنعه ذلك شرط في العقد أو لم تكن طبيعة العمل تفترض الاعتماد على كفايته الشخصية .

٢) ولكنه يبقى في هذه الحالة مسئولا عن المقاول من الباطن امام صاحب العمل .

ومفاد هذا النص أنه إذا كان العقد خلوا من شرط يمنع اعطاء المقاولة لمقاولة من الباطن جاز هذا العمل بشرط ألا تكون مؤهلات المقاول الشخصية ملحوظة في العقد ولذلك يحسن - منعاً لكل نزاع - أن ينص في العقد على جواز اعطاء العمل أو جزء منه لمقاول من الباطن والا أمكن لصاحب العمل في كل حالة أن يحتمي وراء شرط الكفاية الشخصية ويزعم أنه يقصد المقاول الأصلي بالذات لمؤهلاته وكفايته الشخصية وهذا طبعا يكون موضع نزاع ومحل جدل .

على أنه بالرغم من مثل هذا الاتفاق في العقد فان المقاول الأصلي يظل هو المسئول أمام صاحب العمل طبقا للفقرة الثانية من المادة .

م ٦٦٢ -

١) يكون للمقاولين من الباطن وللعمال الذين يشتغلون لحساب المقاول في تنفيذ العمل حق مطالبة رب العمل مباشرة بما لا يجاوز القدر الذي يكون مدينا به للمقاول الأصلي من وقت رفع الدعوى . ويكون لعمال المقاولين من الباطن مثل هذا الحق قبل كل من المقاول الأصلي وصاحب العمل .

٢) ولهم في حالة توقيع الحجز من أحدهم تحت يد صاحب العمل أو المقاول الأصلي امتياز على المبالغ المستحقة للمقاول الأصلي أو للمقاول من الباطن وقت توقيع الحجز ويكون الامتياز لكل منهم بنسبة حقه ويجوز أداء هذه المبالغ اليهم مباشرة .

٣) وحقوق المقاولين من الباطن والعمال المقررة بمقتضى هذه المادة مقدمة على حقوق من ينزل له المقاول عن دينة قبل صاحب العمل .

ولولا الفقرة الأولى من هذه المادة لما استطاع المقاول من الباطن ولا العمال مطالبة صاحب العمل مباشرة لعدم وجود علاقة قانونية بينه وبينهم إذ أن الرابطة القانونية قائمة بينه وبين المقاول الأصلي وقد قصد المشرع تسهيل الأمر للمقاولين من الباطن وللعمال للوصول الى حقوقهم دون حاجة إلى لف ودوان لو أننا خضعنا للقواعد العامة .

والفقرة الثانية تخلق حق امتياز للمقاول من الباطن وللعمال إذا وقعوا الحجز تحت يد صاحب العمل أو المقاول الأصلي على ما يكون مدينا به الأول للثاني أو يكون مدينا به الثاني للمقاول من الباطن . ومعنى الامتياز هنا هو أنه إذا توقعت حجوزات أخرى من دائنين آخرين فانه عند توزيع المبالغ المودعة أو المتحصلة تفضل حقوق المقاول من الباطن والعمال على ما عداها من الديون .

واذا تعدد أصحاب الامتياز أخذ كل منهم بنسبة دينه .

والفقرة الثالثة تعطي الأفضلية لحقوق المقاول من الباطن والعمال على من يكون قد حول اليه دين المقاول الأصلي.

- **تقدير الأجرة وميعاد دفعها**

بقيت هناك مادتين تتناولان مسائل بديهية وهما ٦٥٦ و ٦٥٩ وها هو نص كل منهما .

م ٦٥٦ يستحق دفع الأجرة عند تسلم العمل إلا إذا قضي العرف أو الاتفاق بغير ذلك .

م ٦٥٩ إذا لم يحدد الأجر سلفا وجب الرجوع في تحديده إلى قيمة العمل ونفقات المقاول .

وهذه مسائل بديهية كما قلنا ولم تكن بحاجة إلى نصوص لأنها تخضع للقواعد العامة .

- **كلمة ختامية**

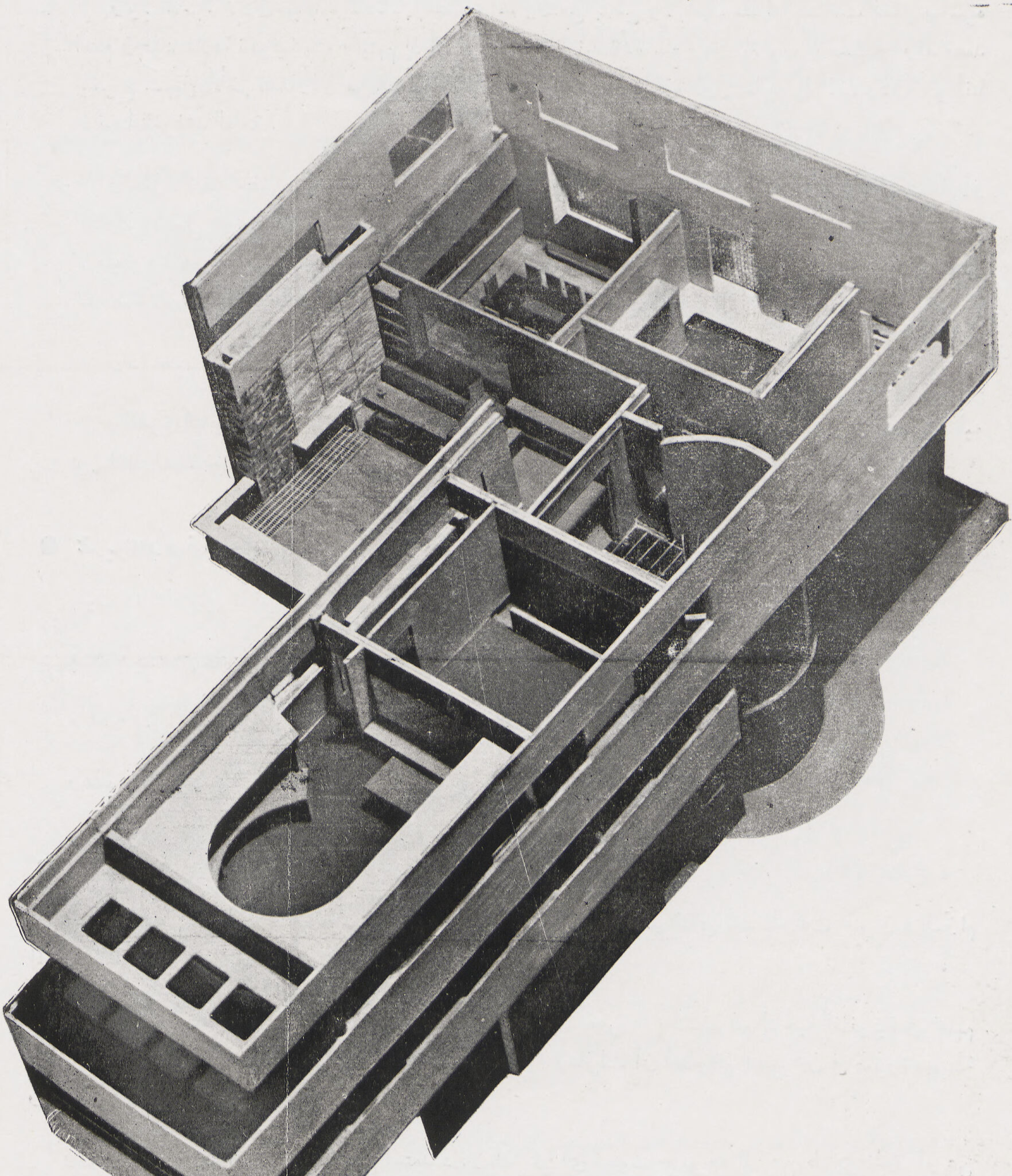
إلى هنا ننتهي من الكلام عن القسم الأول من عقد المقاولة . أما القسم الثاني فقد جاء تحت عنوان « التزام المرافق العامة » وقد نعود اليه في فرصة أخرى .

وقد قصدت من هذا البحث الى أن أقدم لحضرات المهندسين بعض ما يكشف لهم الناحية القانونية في عملهم طبقا للقانون المدني الجديد وقد تحاشيت الجدل الفقهي المعقد . وحاولت أن أقدم لهم النصوص في صورة مبسطة وأرجو أن أكون قد وفقت إلى مقصدي .

ولي رجاء من حضراتهم وهي أني على استعداد للاجابة عن أي استيضاح يوجه الى عن طريق المجلة أو عن طريق المراسلة الخاصة والله ولي التوفيق .

نجيب جرجس المحامي
بمحكمة النقض

العـدد القـادم



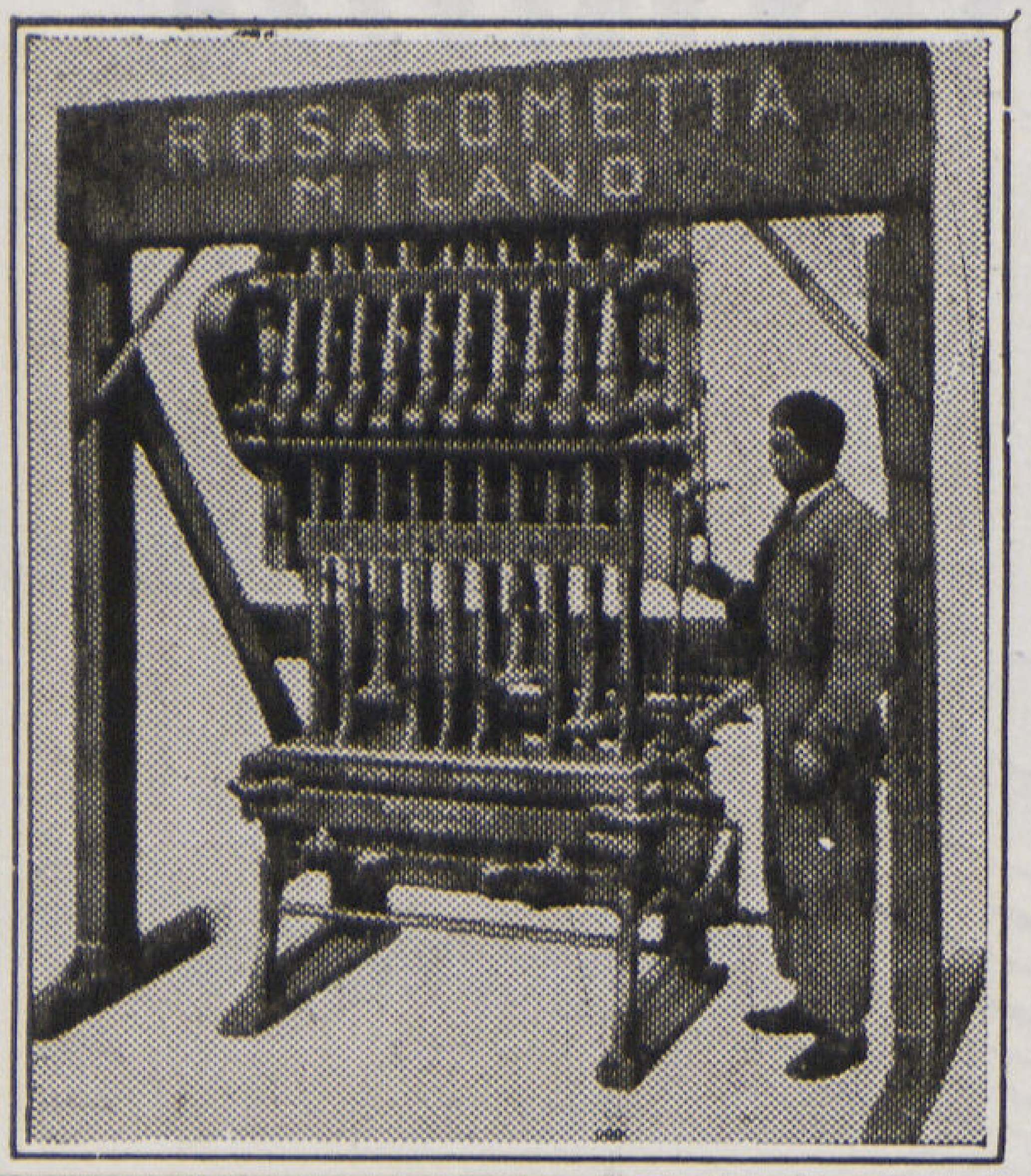
الفيـلا عـدد خـاص

١-٢ المجلد العاشر عام ١٩٥٠

شركة طيبة التجارية

٧ ميدان الخديوى اسماعيل
القاهرة
تليفون ٧٦٦٨٦

الوكلاء الوحيدين عن شركة روزاكوميتا
فى مصر والسودان



قوالب وطوب مفرغ وأصم وبلاطات للأسقف مصنوعة بواسطة ماكينات روزاكوميتا ROSACOMETTA المنتشرة فى جميع أنحاء العالم . تعتبر من أخف مواد البناء المعروفة حتى الآن وأمتنها وأحسنها عزلاً للحرارة والبرودة والصوت . إقتصادية توفر ٣٠٪ من التكاليف و ٥٠٪ من الوقت .

لجميع الأستعلامات وطلب البيانات اتصلوا بشركة طيبة التجارية المصرية ٧ ميدان الخديوى اسماعيل ت ٧٦٦٨٦ القاهرة

ROSACOMETTA

The Block Machine in favour all the world over - 50 years experience
ROSACOMETTA is the basis of a system for quick and cheap building
It saves 50% in time and 30% in cost.
Sole Agents in Egypt and Sudan
"THEBES" COMPAGNIE COMMERCIALE EGYPTIENNE
7 MIDAN EL KHEDEWI ISMAIL — PHONE No. 76686, CAIRO

أستفد من المبتكرات الحديثة ...

واستعمل

اللينوليم

أمتن وأفضل مادة لتغطية أرضية جدران وأثاث المنازل والمدارس والأندية ودور الملاهى والمستشفيات ووسائل المواصلات المختلفة وغيرها وغيرها . . .

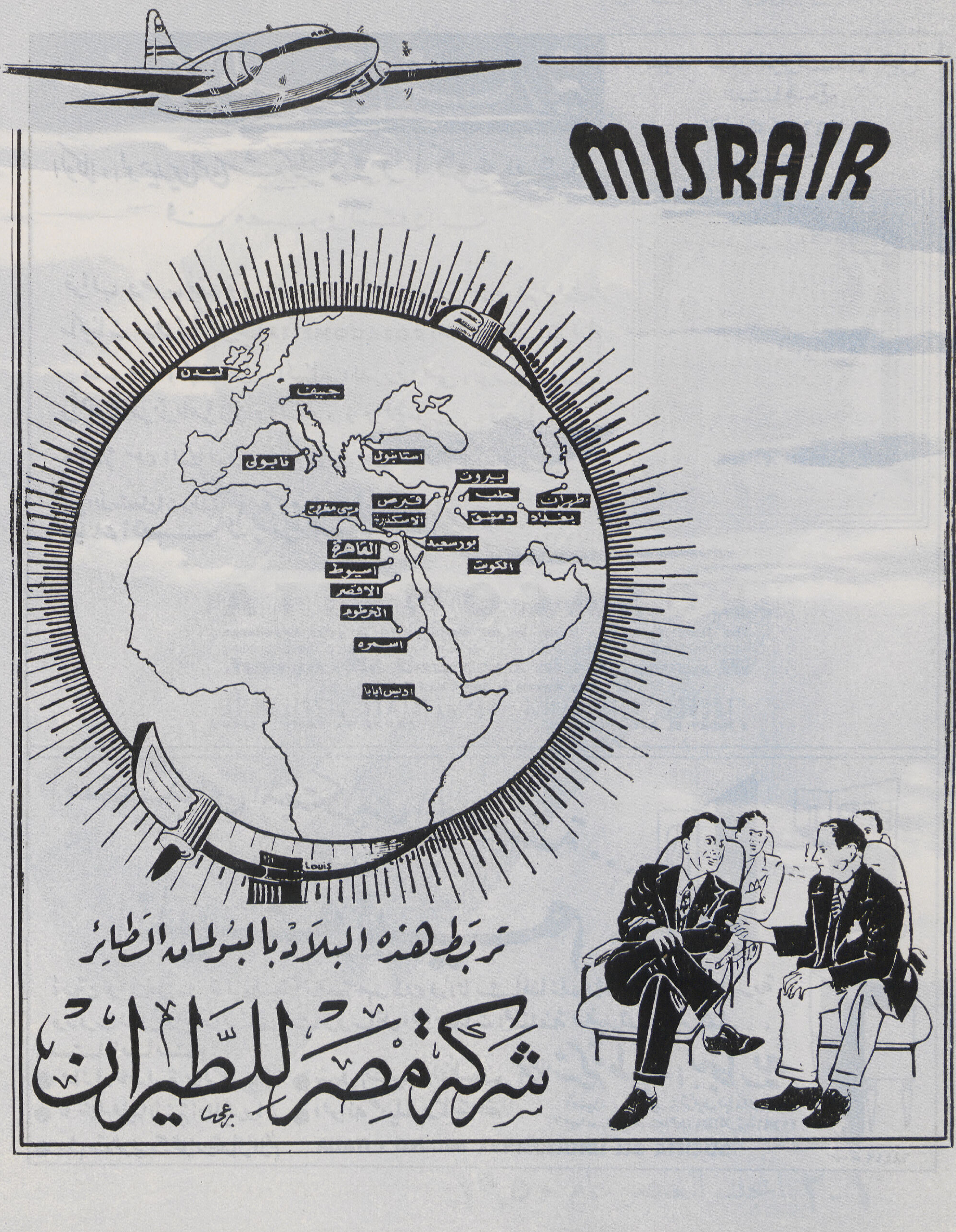
يمتاز بأنه

- عازل للحرارة والرطوبة
- لاتتراكم عليه الأتربة أو الميكروبات
- يدوم مدة طويلة ويحتمل الاستعمال الدائم
- سهل التركيب والتنظيف
- ألوانه جميله وثابتة

الوكلاء شركة طيبة التجارية
استيراد . تصدير . توكيل فبارك
٧ ميدان الخديوى اسماعيل بالقاهرة ت ٧٦٦٨٦

SOCIETA DEL LINOLEUM S.P.A. MILANO - ITALIA

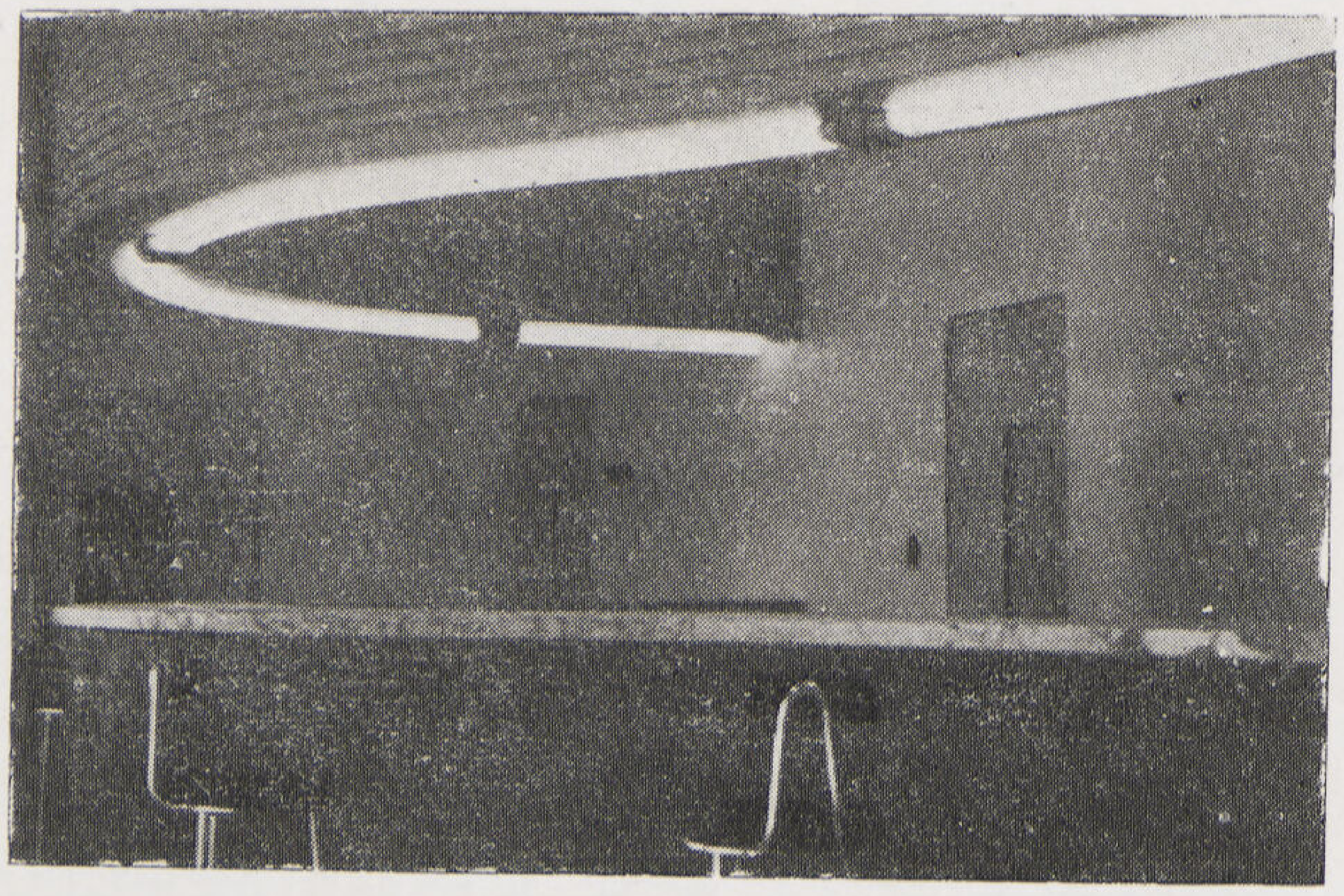
س . ت ٦٨٤٤٩


MISRAIR
لندن
جنيف
نابولي
استانبول
بيروت
حلب
طهران
قبرص
بغداد
دمشق
مرسى مطروح
الاسكندرية
بورسعيد
القاهرة
الكويت
اسيوط
الاقصر
الخرطوم
اسمره
اديس ابابا
Louis
تربط هذه البلاد بالبولمان الطائر
شركة مصر للطيران

الإنارة بالفلورسيانت ذات الكاتود البارد

أحدث تحسينات أدخلت على الإنارة بالفلورسيانت مما جعلها إنارة زخرفية ممتازة

- طول الأنابيب "حسب الطلب"
- إنارة في الحال التوليع فوراً
- متوسط مدة الاستعمال ١٠,٠٠٠ ساعة
- يمكن ثنيها وإعطاؤها جميع الأشكال
- توجد على مختلف الألوان



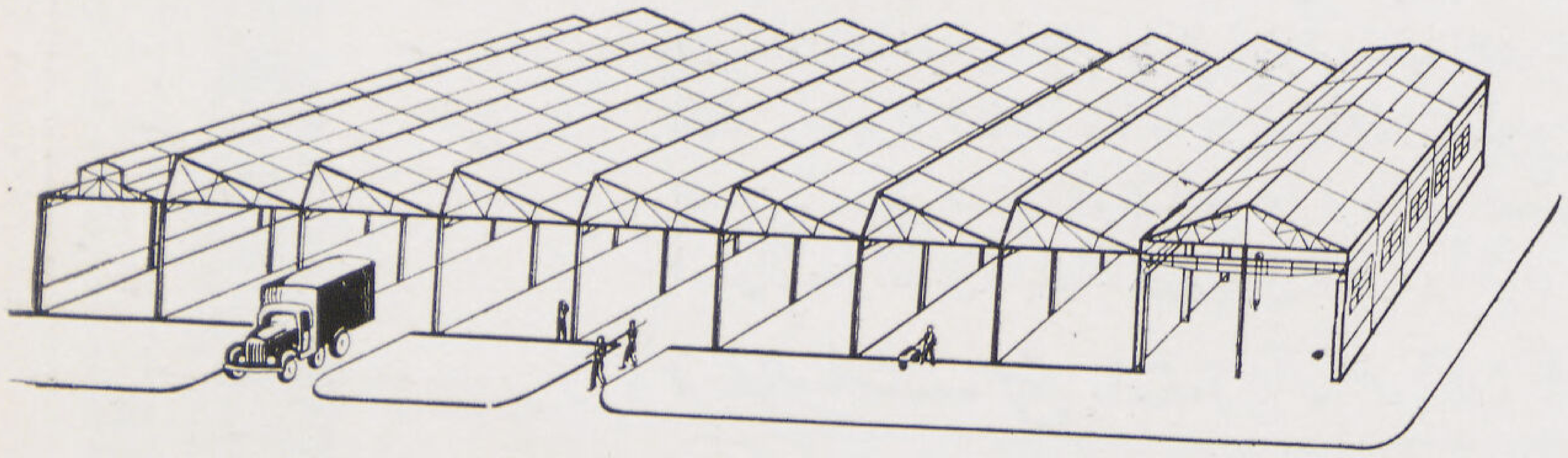
الإنارة بالفلورسيانت ذات الكاتود البارد لبناء نقابة الصحفيين بالقاهرة .

المهندس
الدكتور سيد كريم

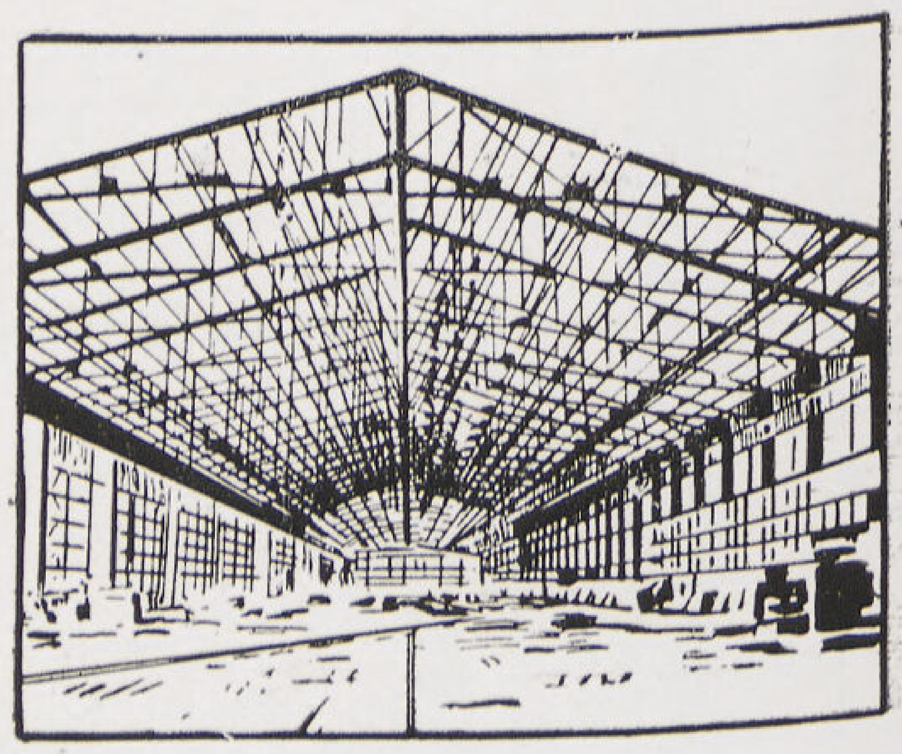
لجميع الإستعلامات توجهوا إلى **شركة الإنارة الإستضائية**

الإسكندرية
شارع صلاح الدين رقم ٢٨ تليفون ٢٥٩٨٥

القاهرة
شارع توفيق ٣١ تليفون ٤٤٧٥٧



مصانع فورد بالإسكندرية



كافة الأشغال المعدنية

اسعار مناسبة . تنفيذ سريع ودقيق

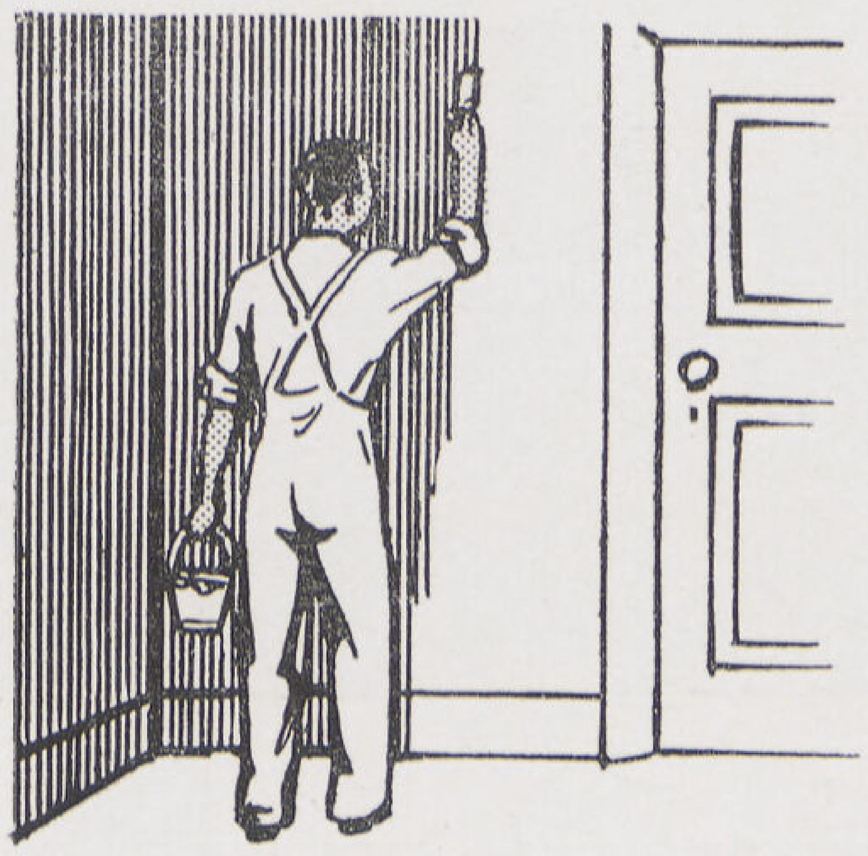
مكتب فني - دراسة المشروعات - استشارات .

شركة الدلتا التجارية

شركة مساهمة مصرية

DTC
IDEAL WORKS

مصانع ايديال بشبرا تليفون ٧٧٢٥٥



بوية
"دولكس"
للزخرفة

'DULUX'
DECORATIVE FINISHES

لاتجارى فى قوة احتمالها

رجال المعمار والزخرفة فى كافة انحاء العالم يستعملون بوية «دولكس» للزخرفة . فقد امتازت على جميع البويات بمتانتها الفائقة وقوة احتمالها وقد ثبت ذلك بالدليل الملموس فى كثير من البلاد الحارة . وتمتاز «دولكس» بأنها تستعمل للاشغال الداخلية والخارجية كما تمتاز برونقها الذى يخطف النظر وبسهولة تنظيفها وبأنها لا تتشقق او تتكسر بمرور السنين . ويمكن استعمالها برشاشة او فرشاة . صمّم على استعمال «دولكس» لمبانيك فهى اجمل منظراً وأطول عمرا.

توجد بويات صنع .I.C.I (آى سى آى) لجميع الأغراض

تحصل على طلباتك من دكان .I.C.I (آى سى آى) لبيع القطاعى
القاهرة : ٢١ شارع الانتكخانة (عمارة جروبى)
الاسكندرية : ناصية شارعى سيزوستريس والعطارين

العلامة المسجلة لشركة
آى سى آى ليمتد
لندن انجلترا

ICI

الصناعات الكيماوية الأمبراطورية (مصر) شركة مساهمة

P 2

س . ت ١٣١

الى المقاولين وأصحاب الأعمال
مصانع طوب
السيد العنانى محمود
بركة السبع منوفية تليفون ١٤
جزيرة الذهب بالجيزة تليفون ٩٤١٦١
أسعار معتدلة
صناعة ممتازة
س. ت. ١٢٠٩٦
العنانى

قامت شركة القاهرة للأشغال الحديدية

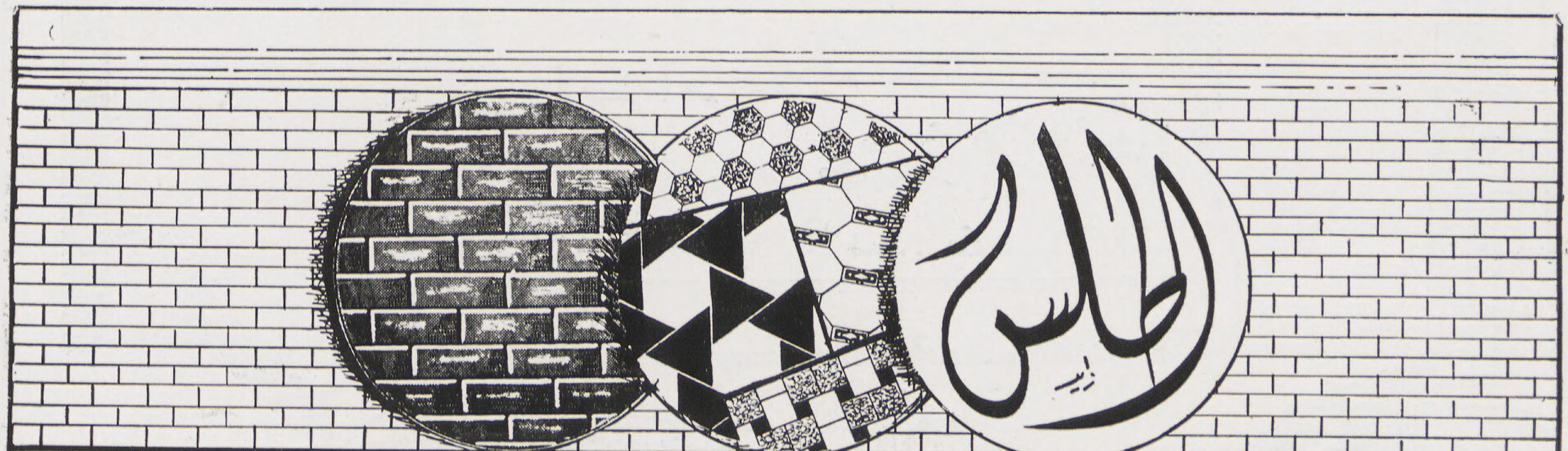
أنور عمار وشركاه

١ شارع ابو طالب ببولاق ، مصر تليفون ٥٧٥٢٥ / ٥٤٦٠٢

سجل تجارى رقم ٦٥٠٩٤

بعمل جميع أشغال الحدايد من شبابيك كريتال ودرابزينات سلالم وسلالم معدنية وحديد زخرفى

بعمارة هورس ، بالزمالك



الشركة الهندسية للتجارة ومواد البناء

ضمان المباني

جودة الصناعة

مستحدثات الفن

دقة المواعيد

تتوفر فى

بلاط وطوب الطلس

٥ شارع قصر النيل امام نادى السيارات الملكى

ت : ٥٩٢٥٧

مجلة العمارة

Le Pieu DUPLEX خازوق دوبلكس

FONDATIONS MECANIQUES أساسات ميكانيكية

Types de pieux exécutés par nos machines. نماذج الخوازيق المصنوعة بماكيناتنا

- MONOPLEX مونوبلكس
- DUPLEX دوبلكس
- TRIPLEX تريبلكس
- QUADRUPLEX كودروبلكس

Profondeur maxima 20 m الحد الأقصى للعمق ٢٠ متر

١٩٠٨ — ١٩٥٠
هى خلاصة تجربة وخبرة
٤٢ عاماً

1908 - 1950
42 ans
d'applications et perfectionnement

شركة المبانى المصرية المساهمة "ايجيكوا"

مصر: ١٠٦ شارع محمد بك فريد (عماد الدين سابقاً) - ت ٥٣٦٩٥ اسكندرية: ٣٤ شارع صفيه زغلول - ت ٢٨١٥١

Société Anonyme Egyptienne de Constructions "EGYCO"

LE CAIRE : 106 Rue Mohamed Bey Farid (Ex. Emad El-Din) Tél. 53695
ALEXANDRIE : 34 Safia Zaghloul, Tél. 28151

أكثر من ١٠٠ عمارة
تبنى بقوالب طوب أسمنت مفرغ

سيمب

قوى الأحتمال • خفيف • اقتصادى

يتم التنفيذ باستعمالها باسرع من طرق البناء الاخرى وذلك بفضل دقة مقاساتها

٢٥ x ١٢ x ١٣ ، ٢٣ x ١١ x ١٢

١١٠٠ كجم للمتر المكعب من البناء

طرق الانتاج مسجلة **شركة الصناعات الحديثة للمبانى** ش.م.م

١١ شارع فؤاد الأول (عمارة شملا) تليفون ٥٩٧٧٤ بالقاهرة ص.ب ت ٦٨١١٩

شركة البلاستيك الأهلية

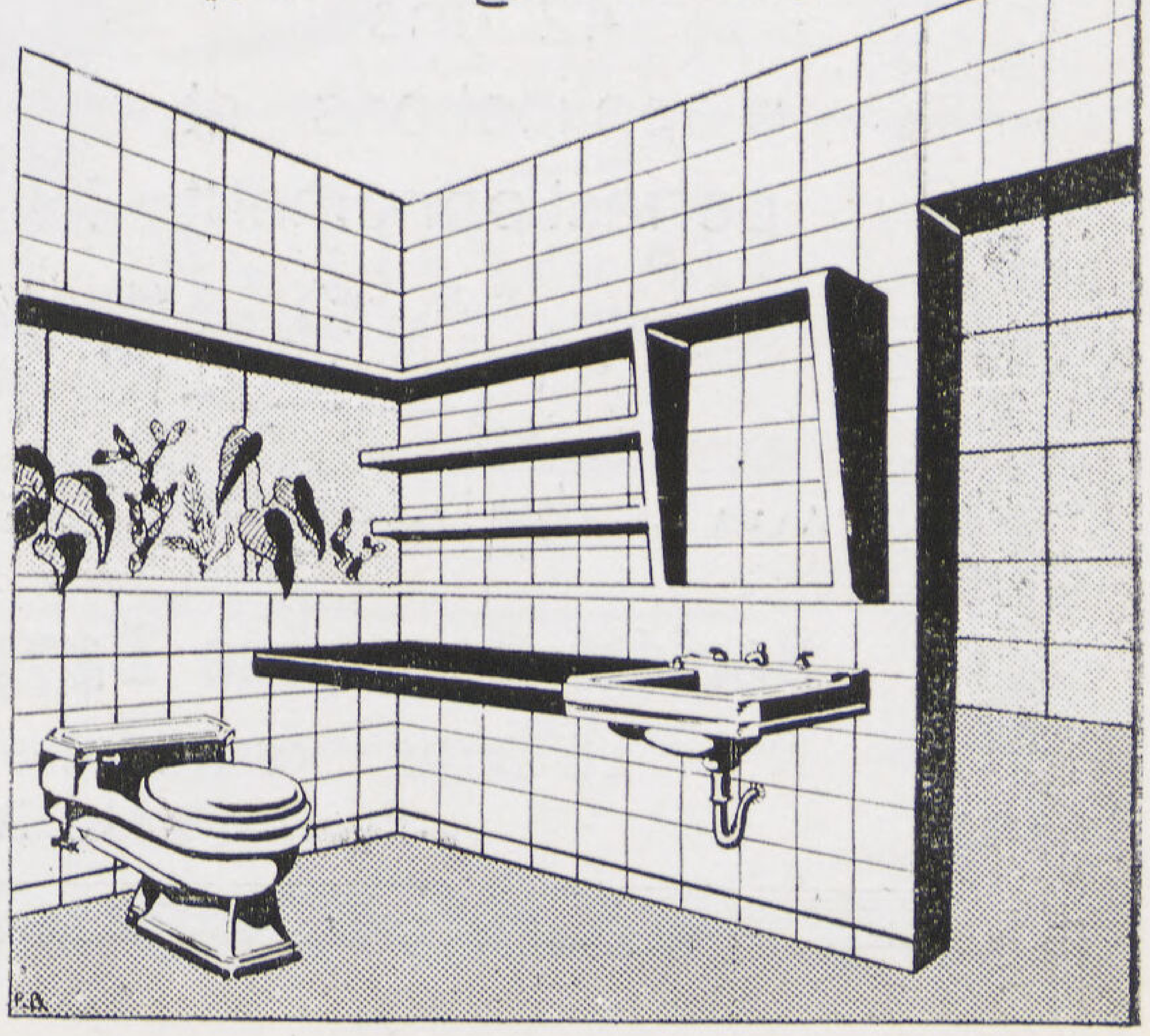
شركة مساهمة مصرية

THE NATIONAL PLASTICS Co.
S.A.E.

المكتب الرئيسى : ٢ شارع معروف القاهرة ت ٧٧٥١٢
القسم التجاري والمعرض: ٢٦ ـ ١ شارع سليمان باشا بالقاهرة ت ٢٦٣٦٦
محل البيع بالقطاعي : ٢٤ شارع سليمان باشا
الاسكندرية { مكتب ١١ ميدان محمد على
معرض ٢٢ شارع فؤاد الأول }

للمصانع { بشبرا الخيمة ت ٥٠٣٩٥
بجزيرة بدران بمصر ت ٤١٤٧٦ }
س.ت ٥١٢٢٩

راس المال المدفوع ٤٨٠٠٠٠ جنيه

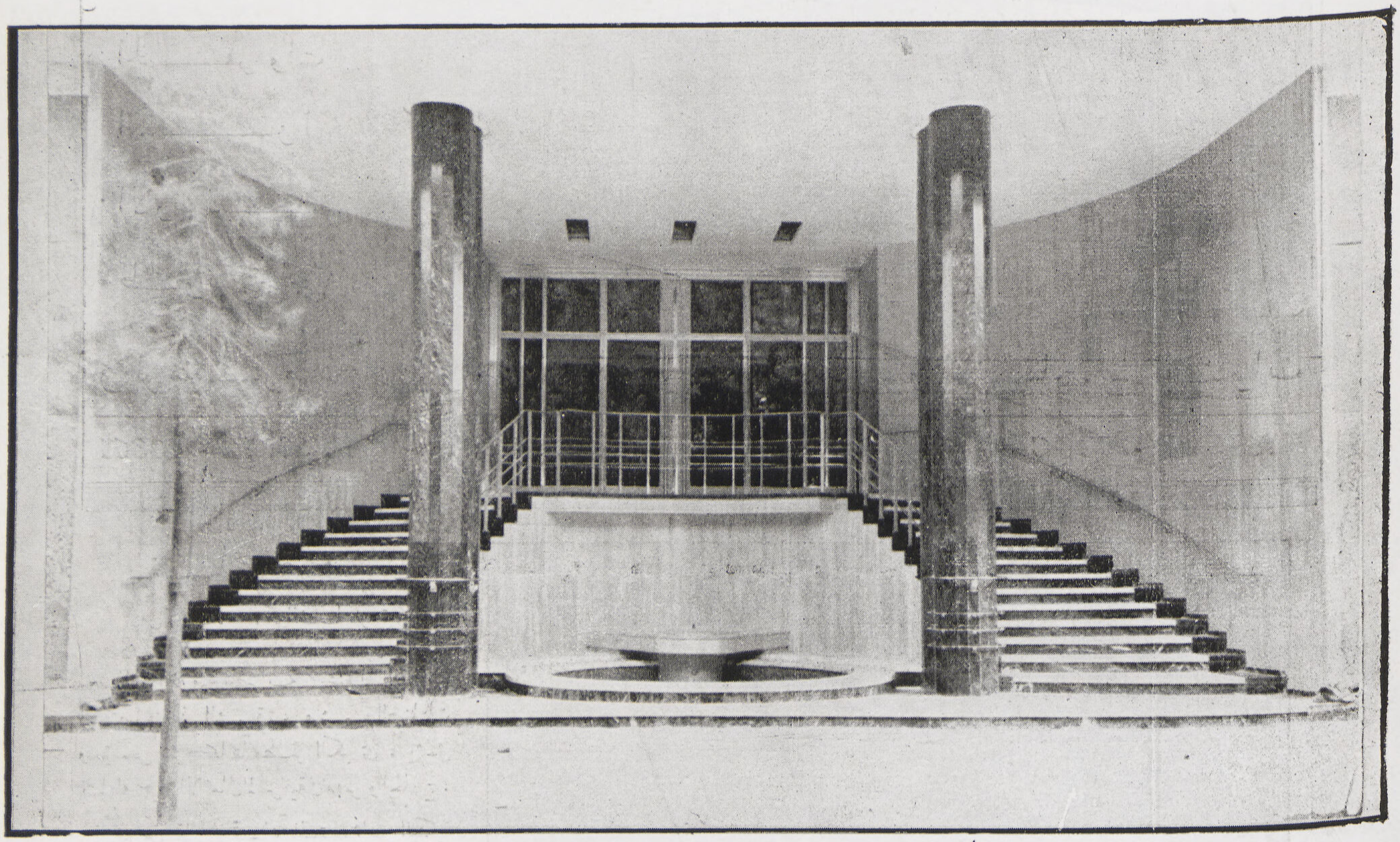


لانتاج الأدوات الصحية ـ بلاط بلاستيك لحوائط الحمامات والوجهات ـ مقاعد للادبخانات ـ ارفف دواليب وأجزاخانات ـ شماعات للفوط ـ أدوات كهربائية ـ مفاتيح بريزات نجف ـ بلافونيرات وكذلك أدوات هندسية ـ مساطر ومثلثات أدوات للمكاتب ـ لعب للأطفال أدوات للزينة ـ أدوات للدعاية والهدايا ـ أدوات منزلية الخ .

شركة مصر للمناجم والمحاجر

إحدى مؤسسات بنك مصر

تليفون ٥٩٥٦٥ س. ت ٢٨٣٢٢

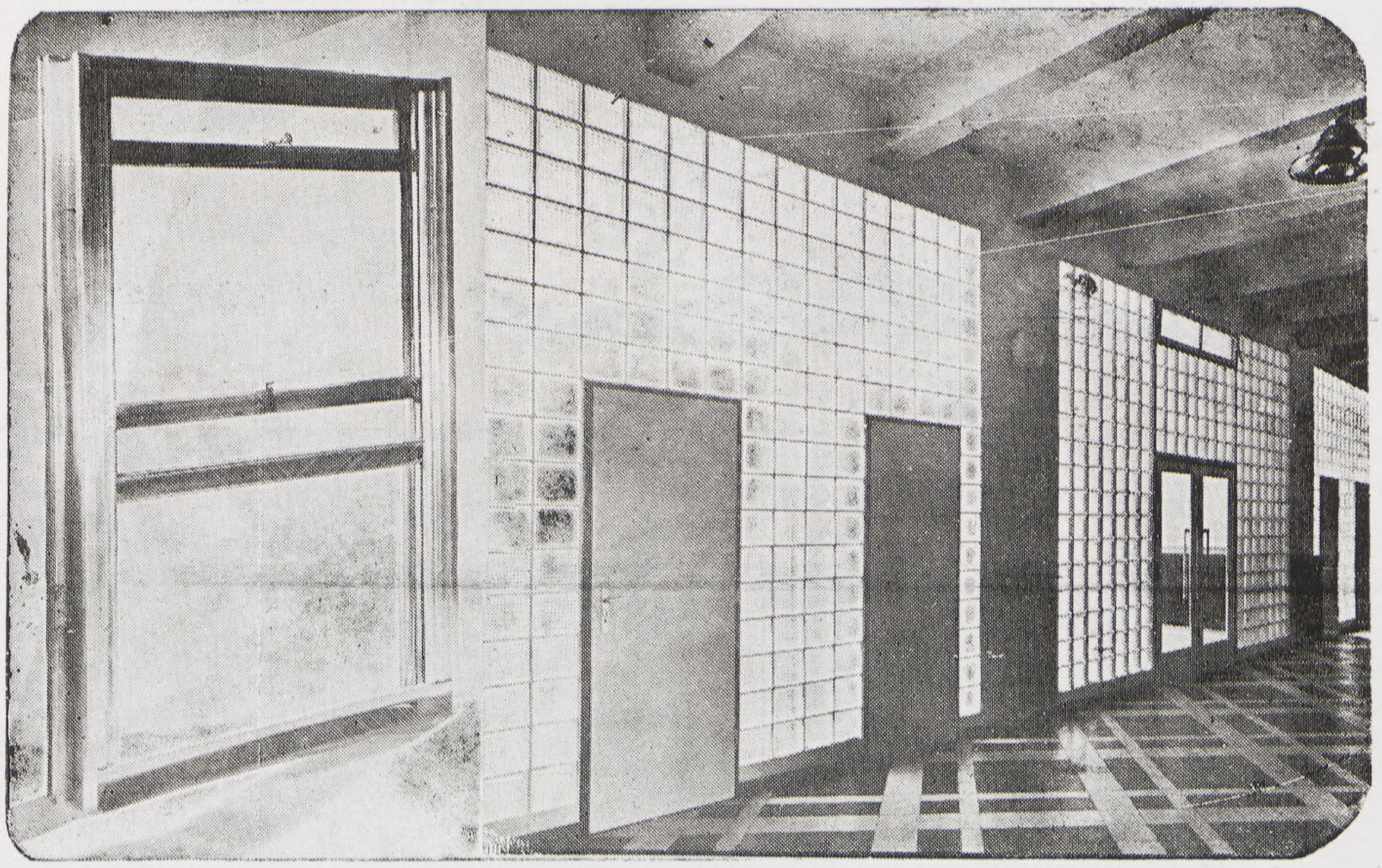


عمارة شركة "الشمس" بقصر الدوبارة – أعمال الرخام من عمل

شركة مصر للمناجم والمحاجر

رخام التكسيات للواجهة "ترافرتيه" – رخام التكسيات للأعمدة أخضر البى "فيردالبى" – الدرج من رخام بياستراقشا للنائمة وفيردالبى للقائمة – الأرضيات من رخام بياستراقشا – تكسية الواجهة وسط الشبابيك "بردليو".

محلات نصيب-توركوم - ١٥ شارع عماد الدين بالقاهرة - تليفون ٥٩٢٧٢ و ٤٣٣٦١ - س. ت. ١٧٢٨٢



ادوات:

للعمارة

الزخرفة

الأنارة

الخردوات

العزل

الارضية

طوب زجاجى

والومنيوم ديور الينوكس لشبابيك - كوبستات - ابواب

NASSIB - TORCOM - 15 Rue Emad el Din, Le Caire - Tel. 59272 - 43361

بنك مصر

س. ت. ٢ القاهرة

طابع القومية المصرية ، عنوان النهوض الاقتصادي فى الشرق ، منشىء الصناعات ومؤسس شركات مصر الكبرى ، يشمل نشاطه جميع الاعمال المصرفية فى مصر والخارج.

يحرص على ارتياد المستحدثات البنكية المتبعة فى ارقى ممالك العالم ، ويعمل دائماً على التجديد والانشاء .

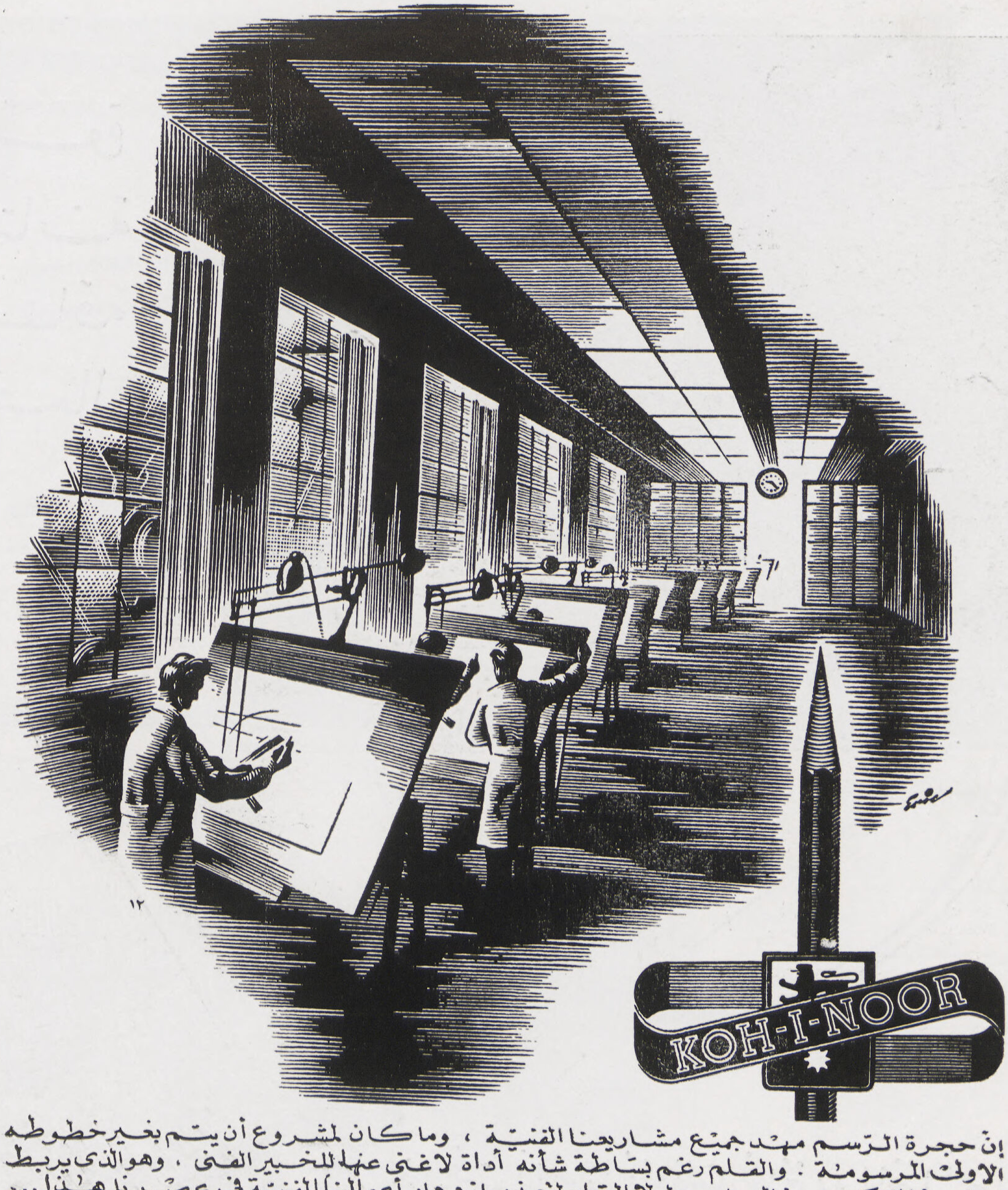
أدخل نظام الايداع الليلى بانشاء (الخزانة الليلية) فى غير اوقات العمل لحفظ المستندات والمصوغات والاموال وكل ما قد يخشى عليه فى الظروف المفاجئة .

الاستعلام بقلم الخزن الحديدية بالبنك .

استغل مرافق البلاد فانشأ لذلك هذه الشركات فى تسعة وعشرين عاما

- شركة مصر للغزل والنسج الرفيع من القطن المصرى
- شركة مصر للغزل والنسج
- شركة مصر لنسج الحرير
- شركة مصر لتصدير الاقطان
- شركة مصر لحليج الاقطان
- شركة مصر للكتان
- شركة مصر لتجارة وصناعة الزيوت
- شركة مصر للملاحة البحرية
- شركة مصر للنقل والملاحة
- شركة مصر للطيران
- شركة مصر للتامين
- شركة مصر للسياحة
- شركة مصر للتمثيل والسينما
- شركة مصر لمصايد الاسماك وصنع الزراير
- شركة مصر للمناجم والمحاجر
- شركة مصر للحرير الصناعي
- شركة مصر لاعمال الاسمنت المسلح
- شركة مصر للمستحضرات الطبية
- شركة مصر لدباغة وصناعة الجلود
- مطبعة مصر
- شركة بيع المصنوعات المصرية
- شركة التضامن المالى التجارية
- بنك مصر — سوريا ولبنان

• قوة
• متانة
• أناقة
• جمال
استوديو مجلة البناء
اذا رغبت فى اجود أنواع البناء فلا تتردد فى اختيار أجود أنواع الطوب
الذى تقدمه لكم
شركة الطوب الرملى

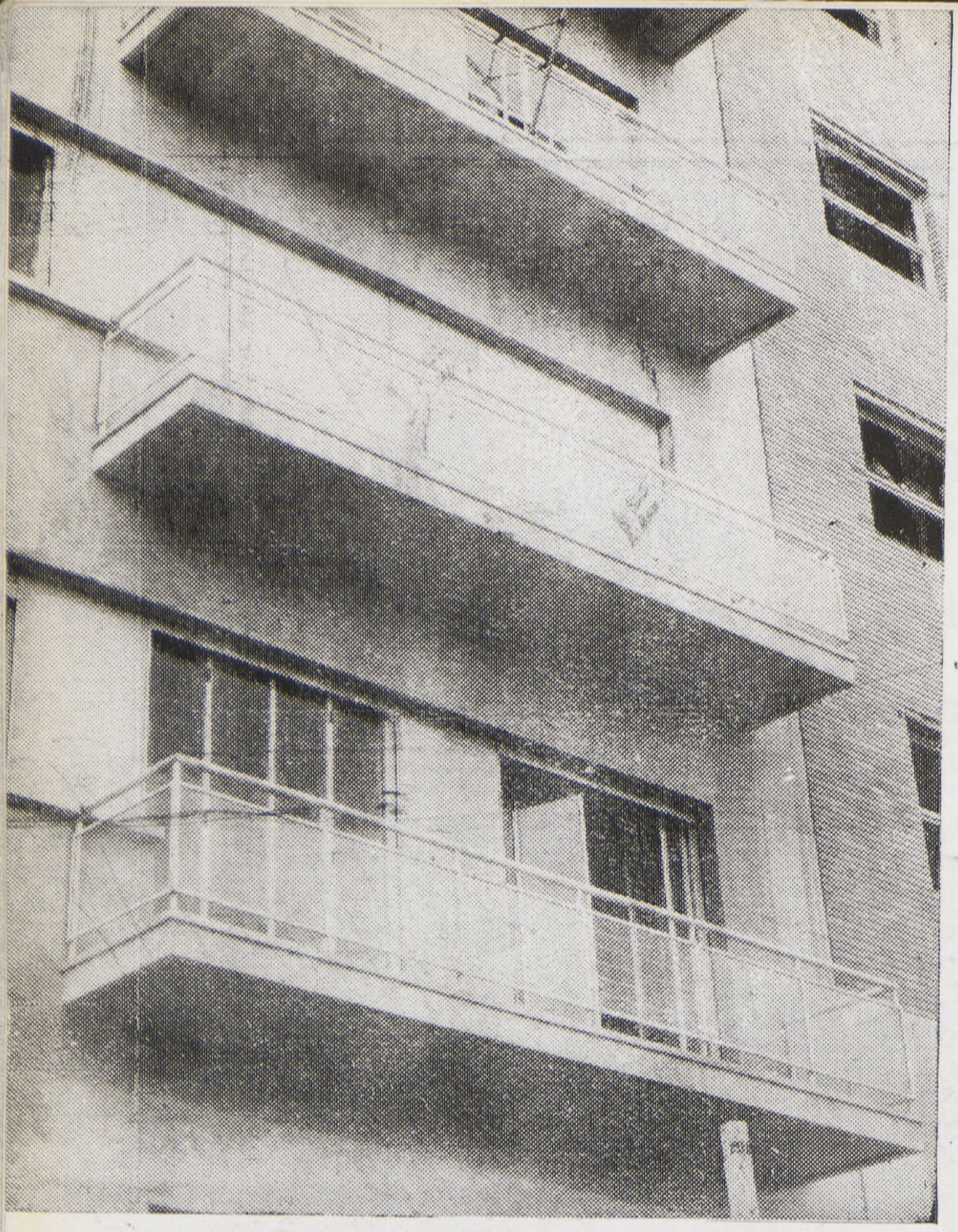


إن حجرة الرسم مهد جميع مشاريعنا الفنية ، وما كان لمشروع أن يتم بغير خطوطه الاولى المرسومة . والقلم رغم بساطة شأنه أداة لاغنى عنها للخبير الفنى ، وهو الذى يربط بين حيز التفكير وحيز العمل . ولولا القلم لتعذر ازدهار أعمالنا الفنية فى عصرنا هذا ...

كل خبير فنى يلتزم الدقة فى جميع أعماله يستعمل مطمئناً القلم الثمين

كوهى نور

KOH-I-NOOR L. & C. HARDTMUTH



Les cristaux trempés à haute résistance

"SECURIT"

ainsi que les verres à vitres isolants de la chaleur, du froid et du bruit

"TERMOLUX"

font partie des matériaux modernes pour la construction.

Adressez vous á la :

ALEXANDRIA GLASS & PORCELAIN FACTORY

S. A. E.

25, Rue El-Moufattech
El-Hadra
Tél.71609 Alexandrie

4, Rue Zaki
Tewfikieh
Le Caire Tél. 43547

Balustrades de balcons en Cristal

"SECURIT"

مبنى مؤسسة الجمعية المصرية لرعاية العميان بالزيتون

محمد حسن دُرّه

مهندس

مقاولات عمومية

٢٦ شارع مسرة بشبرا : تليفون ٤٥١١٢

جاك ف. كوهين

واخيه ليون وشركاهما

تجار ومقاولون اشغال الأسفلت

والمادة العازلة لمنع الرطوبة والمطر

١٠ شارع بورصة بالتوفيقية بالقاهرة

تليفون ٥٧٠٦٨ سجل رقم ٦٥٩٥٢

المحل مستعد لتوريد وتركيب ومبيع أسفلت أقراص - بيتوم - خيش مقطرن - ورق مرمل مقطرن - لبّاد مقطرن - مشمع أحمر وأخضر - شمع بيتومين وخلافه

شركة بيع المصنوعات المصرية

مؤسسة بنك مصر الكبرى

المركز الرئيسى : ٢ شارع فؤاد الأول - بمصر

أحدث الأزياء ★ أجود الأقمشة ★ بأرخص الأسعار

الفروع :

القاهرة : فرع فؤاد . البواكى . الموسكى . الغورية . السيدة زينب . شبرا . العباسية . فاروق .

الوجه البحرى : فرع اسكندرية . محرم بك . المنصورة . دربن . شبين الكوم . طنطا . الزقازيق . السويس
منيا القمح . دمنهور . أبوحمص . ايتاى البارود . بنها . زفتى . ميت غمر . بورسعيد . منوف . دسوق

الوجه القبلى : فرع الفيوم . المنيا . ملوى . أسيوط . سوهاج . قنا . أسوان

ورشة للاشغال المعدنية

ا. جوجانيان وشركاه

المكاتب والمصانع : مهمشة غمرة مصر - القاهرة ت ٥٩١٨٢ - ٥٠٢١٢ ص.ب ٢١١ س.ت ٥٥٥٩٧

عمارة الحرمين

٨ ميدان بن سندر بمنشية البكري

اعمال النجارة والشبابيك الحصيرة

قام بتنفيذها

يوسف احمد القليني

المقاول

ورشة نجارة ميكانيكية

مصر

٢٢ شارع عمر شاهين بحدائق شبرا

تليفون ٥٨١١٢

بورسعيد

شارع سعد زغلول

تليفون ٢٣١٤

عمارة
شركة الأنيون للتأمين على الحياه
بالزمالك

المهندسان المعماريان
أدرعي
و
باليان

قائم
بتنفيذها

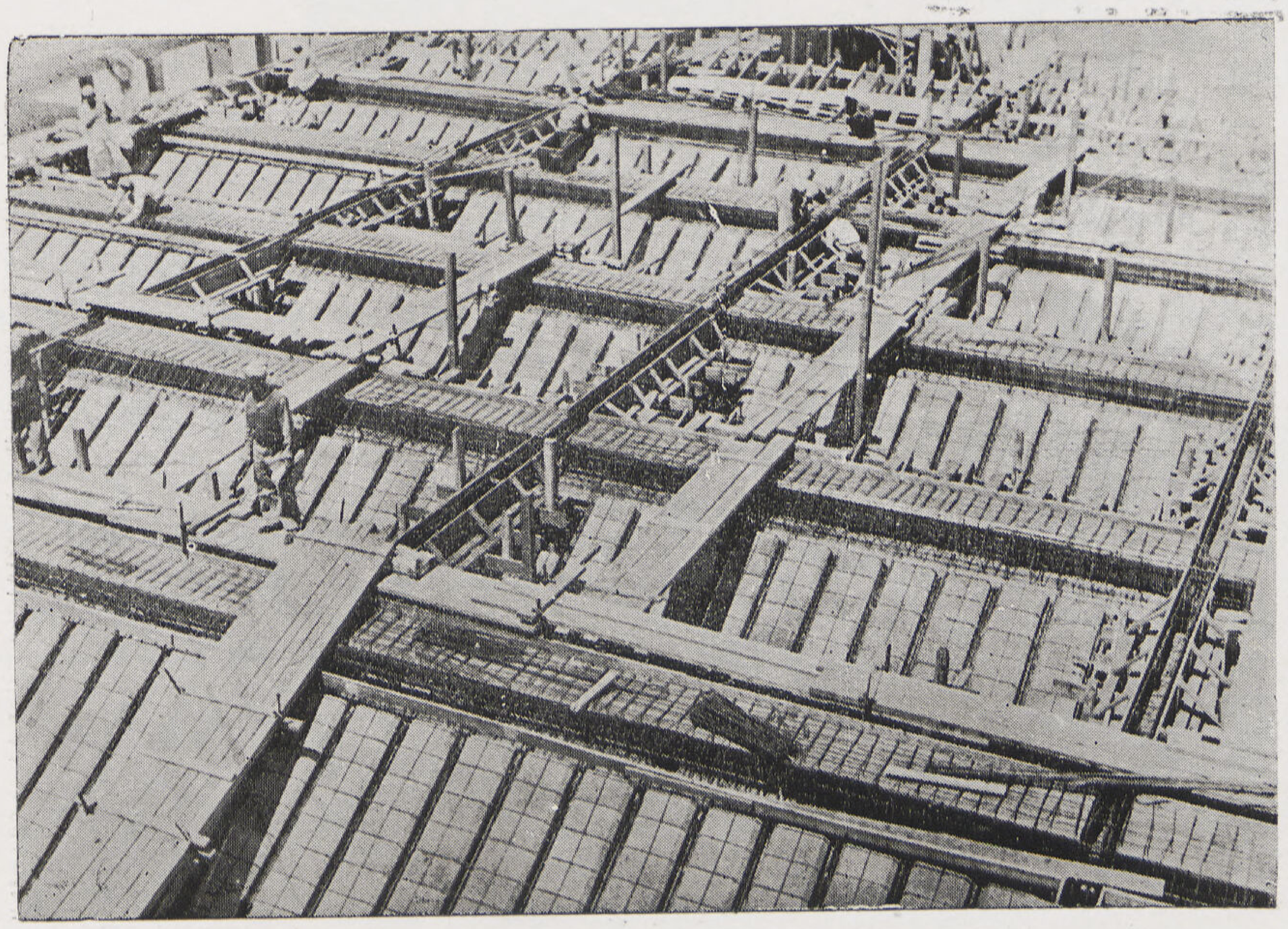
شاكر عبد ربه
المهندس المقاول

شركة مصر لأعمال الأسمنت المسلح

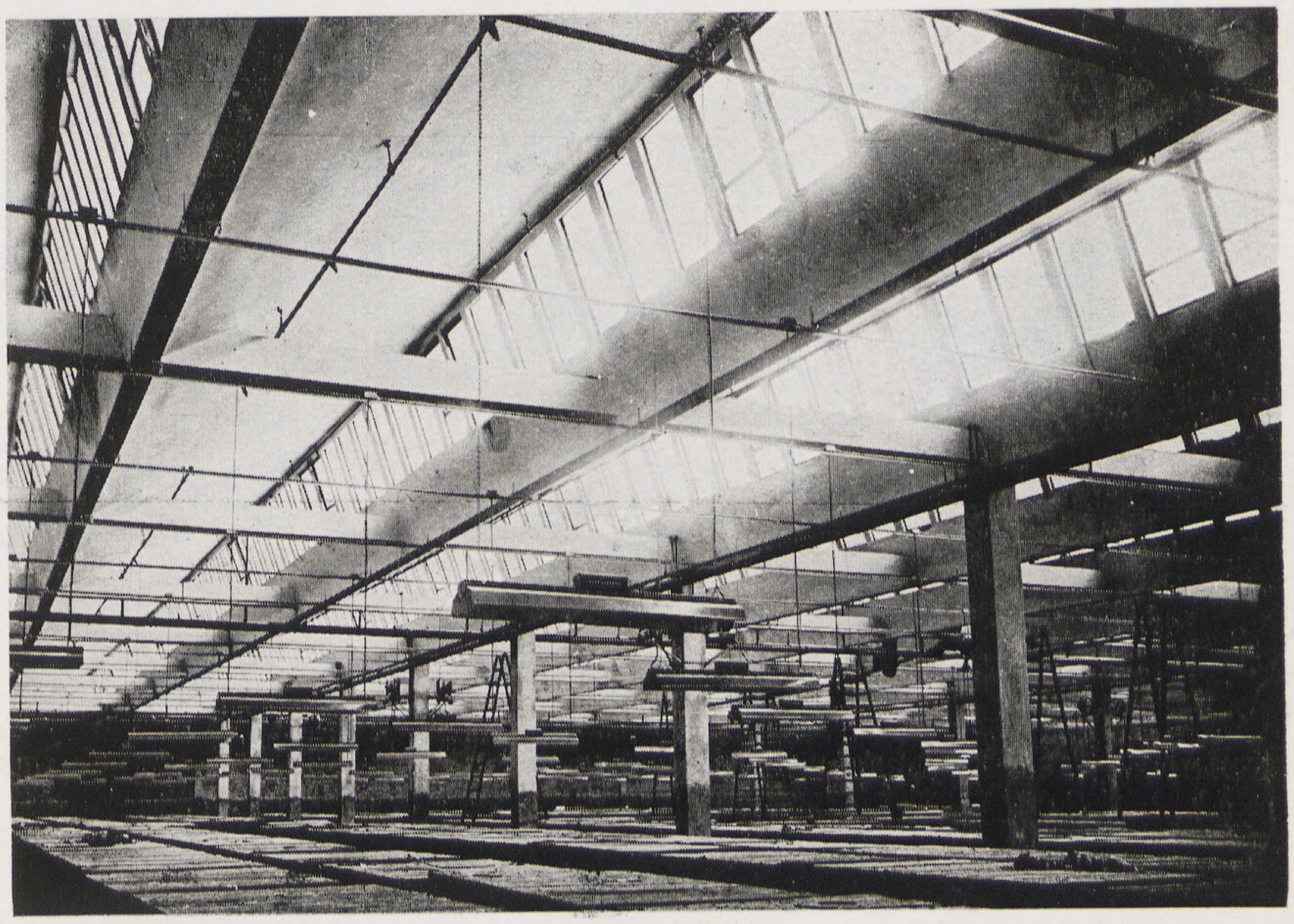
ش . م . م

مهندسون مصممون واخصائيون فى الخرسانة

المركز الرئيسى ٢١ شارع فؤاد الأول بالقاهرة تليفون ٤٩٨٥٦ المصنع بشبرا تليفون ٤٩٨٥٥
ص . ب ١٧٤٠ – س . ت ٢٧٨٩١



منظر سقف جمالون لعنبر للغزل بشركة مصر للغزل والنسج بالمحلة الكبرى بعد رص القوالب المفرغة التى توفر ٤٠ ٪ من حديد التسليح عنه فى حالة الاسقف العادية فضلا عن عزل الحرارة وإتقاء البرودة .



منظر داخلى للعنبر بعد الانتهاء

•

المهندس المصمم :

ميشيل بك فهمى

•

قام بالتنفيذ :

شركة مصر
لاعمال الاسمنت المسلح

حافظ عفيفي باشا

يستعرض الاقتصاد القومى للبلاد

عقدت الجمعية العامة العادية للمساهمين فى بنك مصر مساء الاربعاء ٢٩ مارس سنة ١٩٥٠ اجتماعها السنوى بدار البنك . وقد القى صاحب السعادة الدكتور حافظ عفيفى باشا الخطبة التالية التى تتضمن تقرير مجلس الادارة عن سنة ١٩٤٩ :

حضرات المساهمين :

ان الامل الذى كان مرجوا من جهود الساسة ومحاولاتهم لنشر السلام وتوطيد أركانه ، وما يتبع ذلك من استقرار مشاكل العالم الاقتصادية لم يزل بعيداً . فقد انتهى عام ١٩٤٩ وكانه عام تراجع عما كان يرتقبه العالم من نتائج تلك الجهود الطيبة بسبب ازدياد عوامل الشك والقلق .

صحيح ان مشروع « مارشال » لايزال ساريا فى طريقه المرسوم ، وانه كاد يصيب اهدافه فى كثير من النواحي برغم ماصادفه من صعوبات فقد تمكنت بفضله دول اوروبا الغربية أن تزيد من انتاجها زيادة جاوزت مابلغته فى سنة ١٩٣٨ . غير انه في هذه الفترة من الارتباك وعدم الاستقرار قد انخفضت قيمة العملات المختلفة بسبب النفقات الباهظة التى انفقت ابان الحرب وبعد الحرب . فادى ذلك الى زيادة المشاكل المعقدة والى عدم التوازن في المبادلات التجارية بين الدول حيث احتدمت المنافسة واخذت آثارها تظهر يوما بعد آخر .

وقد استرعى اهتمام العالم حادث تخفيض قيمة الجنيه الاسترليني فى ١٨ سبتمبر سنة ١٩٤٩ . فقد حدث هذا التخفيض بنسبة كبيرة لم تكن متوقعة ، بعد أن سبقته تكذيبات متكررة ، وجر وراءه تخفيض كثير من عملات الدول الأخرى .

ومع أن مصر تعتبر خارج منطقة الاسترليني إلا انها قد تأثرت لهذا التخفيض وبخاصة من ناحية ديونها الاسترلينية . فان هذه الديون التى تقدر الآن بنحو ٣٠٠ مليون جنيه قد انخفضت قيمتها بمقدار ٣٠½ ٪ بالنسبة للذهب والعملات الصعبة . وفى كل عام تدور مفاوضات طويلة للافراج عن جزء من هذه الديون وهى تدور الآن للاتفاق على مقدار الجزء الذى سيفرج عنه هذا العام ،

كذلك قد تأثر غطاء النقد المصري بسبب تخفيض قيمة الجنيه الاسترلينى . فان الجزء الأكبر من غطاء البنكنوت المصرى يتكون — كما تعلمون — من اذونات على الخزانة البريطانية . ولذلك اضطرت مصر الى تخفيض قيمة عملتها بالنسبة للذهب والدولار بنفس النسبة التى انخفض بها الجنيه الاسترلينى فأصبح سعر الجنيه المصري الآن ٢ر٨٧ دولار بعد ان كان ٤ر١٣ دولار قبل التخفيض . كما كان هذا التخفيض ايضاً عاملا من عوامل زيادة كمية النقد المتداول التى جاوزت الآن ١٧٤ مليون جنيه مقابل ١٦٤ مليون جنيه فى نهاية ديسمبر سنة ١٩٤٨

ولقد كان من اثر تخفيض العملة الاسترلينيه ان فكرت الحكومة فى اتخاذ الخطوات اللازمة لدعم النقد المصرى فاشترت ٢٥ مليون دولار ذهبا وكمية من اذونات على الخزانة الامريكية قيمتها ٢٢ مليون دولار . وقد احسنت الحكومة باتخاذ هذا الاجراء . ونود أن تتبع هذه الخطوة خطوات أخرى في سبيل تدعيم مالية البلاد واقتصادها — وذلك بالبدء فوراً فى تنفيذ المشروعات الكبرى التى تزيد من انتاجنا الزراعى والصناعي فاننا مع ما نشاهده من تقدم البلاد الزراعي سنة بعد سنة ، لانزال مضطرين الى استيراد كميات كبيرة من الحبوب والمنتجات الزراعية الأخرى ، لاستكمال حاجة الاستهلاك المحلى . ومن الواجب ، وبلادنا لايدانيها فى خصوبة ارضها كثير من البلاد الأخري ، وسكانها يتزايدون باطراد مستمر — أن نفكر جديا فى زيادة مساحة الأراضى القابلة للزراعة . فهناك مشروعات اعالى النيل ومشروعات النيل الأزرق ، وقد تمت دراستها منذ مدة طويلة ستمهد لنا الطريق لذلك — اذ انها ستمكننا من استصلاح مساحات كبيرة من الأراضى البور فى شمال الدلتا ، ومن الانتفاع بما يمكن زراعته من أراضى الصحراء ، وغير ذلك من امثال هذه المشروعات الهامة التى ترمى الى زيادة الانتاج القومى وتتطلب البداية فى التنفيذ منذ زمن بعيد . وكل تأخير فى تنفيذها يزيد مشاكلنا الحيوية صعوبة وتعقيدا

هذا وقد ارتفعت اثمان محصول القطن فى موسم ١٩٤٩ / ١٩٥٠ وبخاصة بعد تخفيض قيمة الجنيه الاسترلينى ، كما ارتفعت اثمان كثير من المواد الأولية الأخرى لهذا السبب ولأسباب أخرى أهمها قلة الدولارات وما تتبعه الحكومة الأمريكية من سياسة تحديد أثمان مجزية لمختلف المحاصيل الزراعية .

وبرغم ارتفاع أسعار القطن فاننا لم نستطع موازنة ميزاننا التجاري فقد ظهر به — كالسنين السابقة — عجز بلغ فى سنة ١٩٤٩ نحو ٤٠ مليون جنيه — مقابل ٣٠ مليون جنيه فى السنة السابقة — حيث بلغت قيمة الواردات ١٧٦ مليون جنيه بينما كانت قيمة الصادرات ١٣٦ مليون جنيه . وسيستمر عجز الميزان التجارى ما اقتصرت صادراتنا على القطن وحده ولم نشجع تصدير مايفيض عن حاجتنا من المواد الأخرى القابلة للتصدير ، ومالم نعمل على استيراد المواد الانتاجية ومواد الاستهلاك الضرورية من البلاد التي تشتري منا القطن بقدر الامكان

أما فى الناحية الصناعية فنحن في مطلع نهضة نرتقب منها كل خير ، اذا بادرنا الى تصنيع البلاد تصنيعاً قوامه الدراسة الوافية والبحث العميق . فان التصنيع بجانب انتاجنا الزراعي هو العلاج الوحيد لرفع مستوى المعيشة لكثرة أهل هذه البلاد .

ورغم ما أظهرته الحكومات المتعاقبة في هذا السبيل من النوايا الحسنة والرغبة الأكيدة فى تشجيع الصناعة ، فقد اثقلتها فى الوقت نفسه بكثير من الضرائب المتلاحقة التى زاد عددها وزادت حصيلتها سنة بعد سنة . ولم تكتف بفرض هذه الضرائب ، بل هى تفرض على الصناعة بين وقت وآخر التزامات خاصة بالمرتبات وبعلاوات غلاء المعيشة تصل أحيانا الى ملايين من الجنيهات دون التحدث الى رجال الصناعة قبل تقرير مثل هذه الالتزامات لتتبين منهم حالة موظفيهم وعمالهم الذين يتقاضون فى أكثر الأحيان أجورا مجزية ، فضلا عن المزايا الاجتماعية الأخرى

ان الصناعة في مصر مولود حديث يحتاج ، لكى يستقر وينمو ، الى كثير من الرعاية والمعونة والتأييد . فمثلا صناعة الغزل والنسيج — وهى أم صناعة فى البلاد — قد امكنها فى فترة الرواج أثناء الحرب أن تكون

احتياطات لتجديد آلاتها تجديدا يساعد على زيادة الانتاج واتقانه حتى تتمكن من خفض تكاليفها لتستطيع مقاومة المنافسة الخارجية ، ولكى تتمكن فى الوقت نفسه من رفع مستوى معيشة موظفيها وعمالها بما انشأته وتنشئه لهم من مساكن صحية ومدارس ومستشفيات وغير ذلك من المرافق

والآن وقد زال الرواج الذي مكن هذه الصناعة من القيام بكل ذلك فانها ستواجه ظروف الاحوال الطبيعية وهى مثقلة بمختلف الضرائب

لقد وعدت الحكومة بالغاء الضريبة على الأرباح الاستثنائية ومع انها لم تلغ للآن ، فان ذلك وحده لايخفف كثيراً مما تعانيه الصناعة ، اذ انها قد تضطر بعد الغاء هذه الضريبة الى سداد مبالغ باهظة مماحجزته من أموال ، منذ سنة ١٩٤٠ ، لحساب احتياطي هبوط الأسعار .

فى الواقع أن ماتحتاجه الصناعة المصرية ، لكى تنمو وتزدهر ، وتستوعب أكبر عدد ممكن من أبناء البلاد ، يمكن تحقيقه بسهولة — وذلك بعدم ارهاقها بتشريعات لاتراعى فيها جميع الظروف المحيطة بها ، أو بضرائب ثقيلة متلاحقة . وقد ناشدت الصناعة الحكومة من زمن طويل ، النظر فى الغاء الرسوم الجمركية على ماكينات الصناعة وأجزائها ، وعلى المواد الأولية اللازمة لها . وهذا مبدأ سليم ومتبع في كثير من الدول . وتنفيذه يفيد الصناعة المصرية ، وبخاصة الناشئة منها ، أكبر فائدة . وأملنا كبير فى أن تلقى مطالب الصناعة العادلة ماتستحقه من عناية الحكومة ورعايتها . ويسرنا أن هذا الاجراء هو محل تفكير جدي من معالى وزير التجارة والصناعة كما صرح أخيراً

ان الحكومة تعني الآن كل العناية بمحاربة الغلاء . فهل من طريقة انجع فى حل هذه المشكلة من العمل على زيادة انتاج المواد الضرورية من زراعية وصناعية . . ؟ وهل من طريقة امثل للوصول الى ذلك من تشجيع الصناعة بجميع الوسائل ، وتشجيع أصحاب رؤوس الأموال على المساهمة فيها ، لتنمو وتتسع فتزيد انتاجها ومن السعي الى زيادة مساحة الأراضى المنزرعة واتقان أساليب الزراعة كما قدمنا ، حتى تكفى ، بالمنتجات الزراعية المختلفة . حاجات السوق المصرية . ؟

قدرت الايرادات فى مشروع ميزانية الدولة لعام ١٩٥٠ / ١٩٥١ بمبلغ ١٧١ر٥٢٣ر٧٠٠ جنيه مصري وقدرت المصروفات بمبلغ ١٩٦ر٠٠٠ر٠٠٠ جنيه مصري أي أن هناك عجزا قدره ٢٤ر٤٧٦ر٣٠٠ جنيه مصري

وتعتبر ميزانية الدولة دائماً مرآة لحالتها المالية والاقتصادية . وكنا نغتبط كل الاغتباط لو كانت كثرة هذه الايرادات الضخمة التى لم تتجاوز قبل الحرب الـ ٤٥ مليوناً من الجنيهات — تستعمل في تحسين شئون البلاد حساً ومعنى .

وقد أشرنا الى بعض المشروعات الاقتصادية التى تحتاج اليها البلاد لزيادة ثروتها الأهلية . أما فيما يتعلق بالاصلاح الصحي والتعليمي والاجتماعى فقد عنيت الحكومة بذلك ورصدت له في مشروع الميزانية مبالغ طائلة لتنفيذه . ونحن من انصار هذا الاصلاح . ولكننا نعتقد أنه يجب ان تتم أمثال هذه المشروعات تدريجا . وان يتمشى تنفيذها جنبا الى جنب مع قدرتنا المالية ، ومع اعداد من يكفيها من الفنيين الأكفاء الذين يحسنون تنفيذ مثل هذه المشروعات حتى يمكن أن يفيد منها أكبر عدد من أهل البلاد

كذلك قد لاحظنا أن نصيب الموظفين والعمال من مشروع الميزانية نصيب يستلفت النظر ونحن نرى أن من حق الحكومة بل من واجبها أن ترعى موظفيها وعمالها الرعاية التى تسمح لهم بأن يحيوا حياة راضية مطمئنة ولكن نصيب الموظفين والعمال من المرتبات والمعاشات قد استغرق فى الواقع نحو ثلث الميزانية . وفي اعتقادنا أن تضخم هذا الباب قد لايرجع الى ارتفاع مرتبات الموظفين ولكن الى زيادة عددهم زيادة كبيرة مطردة ربما لاتستلزمها حاجة العمل وبالطبع سيزداد هذا التضخم بنسبة مطردة فى الميزانيات المقبلة اذا استمرت هذه الحالة بدون علاج . على أنه يسرنا أن قد وعد وزير ماليتنا في بعض أحاديثه بالسعي الى التماس أبواب الاقتصاد . ما إستطاع لذلك سبيلا . ونحن نرجو له التوفيق فى هذه المهمة الشاقة التى تتوقف عليها سلامة الميزانية .

هذا وقد اغتبطنا بانشاء وزارة للاقتصاد القومى ونعتقد أن إنشاءها كان ضروريا للقيام بكافة الابحاث وجمع المعلومات والاحصائيات وتنسيق الجهود التى تمكنها من وضع وتنفيذ برنامج شامل للزيادة من ثروة البلاد .

ونحن نرجو لهذه الوزارة تمام التوفيق والنجاح .

حضرات المساهمين :

أشرنا في تقريرنا السابق الى الخلاف المعروف بيننا وبين الحكومة بخصوص الضرائب . وكنا نرجو أن يسوي هذا الخلاف تسوية ودية ولكن رغم اتصالاتنا المتكررة وموافاة الوزراء السابقين ، الذين نيط بهم بحث هذا الموضوع ، بجميع ماطلبوا من بيانات وايضاحات فان هذا الرجاء لم يتحقق

على اننا نحيطكم علماً بأن بوادر أمل فى تسوية هذا الخلاف قد لاحت أخيراً إذ قد فهمنا من أحاديثنا مع معالى وزير المالية الحالى أن الحكومة جادة فى تصفية هذه المسألة تصفية نهائية تضمن مصلحة مؤسسة مصرية كبرى لها شأن ملحوظ فى اقتصاد البلاد وتضمن أيضاً مصلحة الخزانة العامة

والمرجو أن يتحقق هذا الأمل الجديد فى القريب العاجل

الميزانيـة

تعتبر الميزانية المعروضة على حضراتكم بجلاء عن استمرار التقدم فى نشاط أعمال البنك — هذا النشاط الذي كان له أبلغ الأثر فى أرباح هذا العام .

ويستدل على هذا النشاط من زيادة التوظيف فى مختلف أبوابه زيادة أدت بطبيعة الحال إلى تناقص فى الأموال الحاضرة بالنسبة لما كانت عليه فى فترة الحرب ، مع إحتفاظنا دائماً بالمستوى الذي يجب أن تبقى فيه هذه الأموال . وذلك بجانب ماطرأ على الودائع من إنكماش يسير ، وبالرغم من حبس مبلغ مليون ونصف مليون جنيه على حساب الخلاف السابق الاشارة اليه والخاص بالضريبة على الأرباح الاستثنائية التى تطالبنا بها مصلحة الضرائب

وتلاحظون حضراتكم أن أهم أبواب التوظيف قد إتسع فعلا بالنسبة لما كان عليه فى العام الماضى ، وبخاصة باب التسليف بتأمين بضائع بسبب إرتفاع أسعار القطن الذي ساهم مصرفكم فى تمويل محصوله بنصيب متزايد فاذا أضيف إلى ذلك كله النصيب الذى إحتفظت بمستواه محفظة الأوراق المالية تجلت بوضوح أسباب الزيادة فى الايرادات ، إذ بلغت هذا العام ١٧٢٠٠٥٢ جنيها مقابل ١٦٢٩٣٠٥ جنيهاً فى العام السابق .

وبالطبع قد صاحب نشاط الأعمال زيادة فى المصروفات ، إذ بلغت هذا العام ٩٣٧٥٠٣ جنيهاً مقابل ٨٥١٥٢٢ جنيهاً فى السنة الماضية

وهذه الزيادة ناتجة من إزدياد عبء المرتبات والأجور ومن إستهلاك جزء من قيمة المباني المستجدة في بعض الفروع وما إقتضته سياسة الحيطة لمجابهة الطوارىء بالنسبة لاتساع أبواب التوظيف المختلفة . ورغم هذه الزيادة في الاعباء فقد بلغ صافي الارباح مبلغ ٧٨٢٥٤٨ جنيهاً مقابل ٧٧٧٨٠٣ جنيهاً في السنة الماضية . وهي نتيجة تبعث بلا شك على الرضا والتفاؤل بمستقبل مؤسستكم القومية

توزيع الأرباح

يقترح مجلس الادارة توزيع الأرباح على الوجه الآتي :—

البيان	مليم	جنيه	مليم	جنيه
صافي الأرباح عن سنة ١٩٤٩ (بعد خصم جميع النفقات والاستهلاكات)			٢٧٧	٧٨٢٥٤٨
يؤخذ منه طبقاً للفقرة الخامسة من المادة الثانية من القانون رقم ٤٠ لسنة ١٩٤١ :—				
(أ) ١٠ ./. للاحتياطي القانوني	٨٢٧	٧٨٢٥٤		
(ب) ٥ ./. من رأس المال المدفوع وقدره مليون جنيه — للمساهمين	٠٠٠	٥٠٠٠٠		
			٨٢٧	١٢٨٢٥٤
الباقي ويوزع منه مايأتي			٤٥٠	٦٥٤٢٩٣
(جـ) — ٣٥ ./. لحصص التأسيس	٧٠٨	٢٢٩٠٠٢		
(٢) — ٣٥ ./. للاحتياطي الخاص	٧٠٨	٢٢٩٠٠٢		
(٣) — ٥ ./. مكافأة أعضاء مجلس الادارة	٦٧٢	٢٢٧١٤		
			٠٨٨	٤٩٠٧٢٠
ويتبقى مبلغ			٣٦٣	١٦٣٥٧٣
يضاف اليه المرحل من العام السابق وقدره			٤٢٨	٦٤٥
			٧٩٠	١٦٤٢١٨
يقترح مجلس الادارة توزيع ربح اضافي للمساهمين بواقع ١٦ ١/٤ ./. من رأس المال المدفوع — أي مبلغ			٠٠٠	١٦٢٥٠٠
والباقي بعد ذلك يرحل للعام التالي وقدره			٧٩٠	١٧١٨

فاذا وافقتم على هذا التوزيع يصبح ربح السهم الواحد خمسة وثمانين قرشاً يصرف بدون استقطاع ضرائب مقابل تقديم الكوبون السابع والعشرين مصحوباً بالسهم — الى بنك مصر وفروعه ابتداء من يوم الثلاثاء ٤ إبريل سنة ١٩٥٠

مجلس الادارة

تنتهي هذا العام مدة عضوية كل من حضرات أصحاب الدولة والسعادة والعزة :

اسماعيل صدقي باشا

حسن مختار رسمي باشا

محمد توفيق خليل بك

ولحضراتكم أن تعيدوا انتخابهم وتختاروا غيرهم .

وقد دعونا لعضوية المجلس — تحت اعتمادكم كلا من حضرة صاحب السعادة الياس اندراوس باشا وحضرة الاستاذ حسين بك محمد الجندي . ونعتقد أن سيسركم هذا الاختيار

وقبل أن نختتم هذا التقرير يسرنا أن نعبر بلسانكم عن جزيل شكرنا وتقديرنا لموظفي البنك المخلصين لقاء مابذلوا في تأدية واجباتهم من جهد واخلاص

فاذا وافقتم على ماجاء في هذا التقرير وعلى الميزانية والحسابات المعروضة على حضراتكم نرجوكم .

أولا — التصديق على الميزانية وعلى الحسابات عن السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٩ واخلاء طرف أعضاء مجلس الادارة من كل مايتعلق بادارتهم في السنة المذكورة

ثانياً — الموافقة على توزيع الأرباح كاقتراح مجلس الادارة

ثالثاً — اختيار أعضاء لمجلس الادارة بدل الذين انتهت مدة عضويتهم أو اعادة انتخابهم

رابعاً — اعتماد ضم حضرة صاحب السعادة الياس اندراوس باشا وحضرة الاستاذ حسين محمد بك الجندي — لعضوية المجلس

خامساً — تعيين مراقب أو مراقبين للحسابات لسنة ١٩٥٠ أو اعادة تعيين مكتب الخبراء « هيوات وبريدسون ونيوبي » وتحديد اتعابه .

قرارات الجمعية العمومية العادية

لمساهمي بنك مصر

المنعقدة بدار البنك في يوم الأربعاء ٢٩ مارس سنة ١٩٥٠

قررت الجمعية العمومية بالاجماع ما يأتي :—

أولا — التصديق على تقرير مجلس الادارة وعلى الميزانية والحسابات للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٩ واخلاء طرف أعضاء مجلس الادارة من كل ما يتعلق بادارتهم في السنة المذكورة

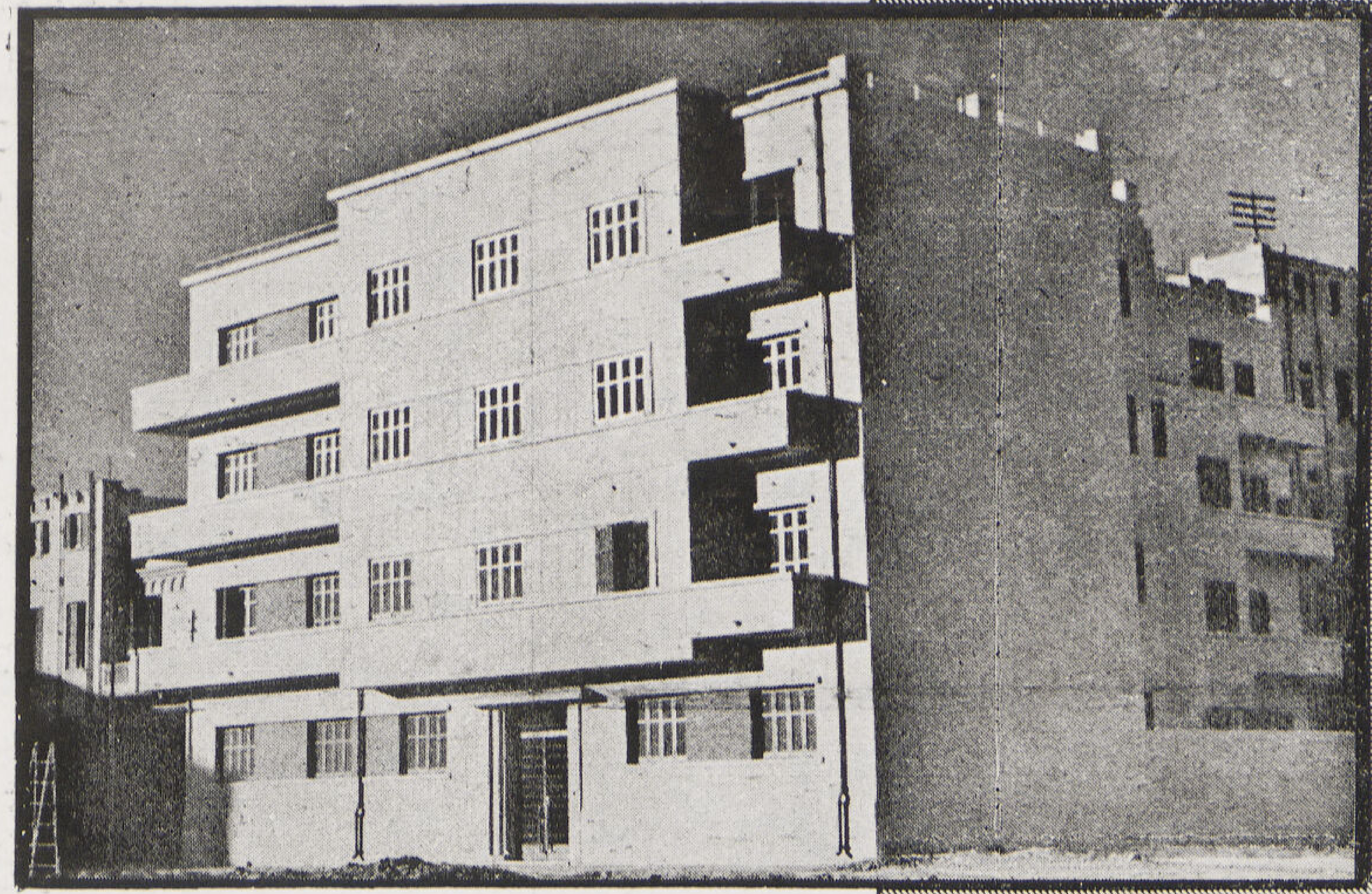
ثانياً — الموافقة على توزيع الأرباح كاقتراح مجلس الادارة وصرف مبلغ خمسة وثمانين قرشاً عن كل سهم — بدون استقطاع ضرائب — مقابل تقديم الكوبون رقم ٢٧ مصحوبا بالسهم الى بنك مصر أو احد فروعه ابتداء من يوم الثلاثاء ٤ إبريل سنة ١٩٥٠

ثالثاً — اعتماد تعيين حضرة صاحب السعادة الياس اندراوس باشا وحضرة الاستاذ حسين محمد الجندى بك عضوين بمجلس الادارة

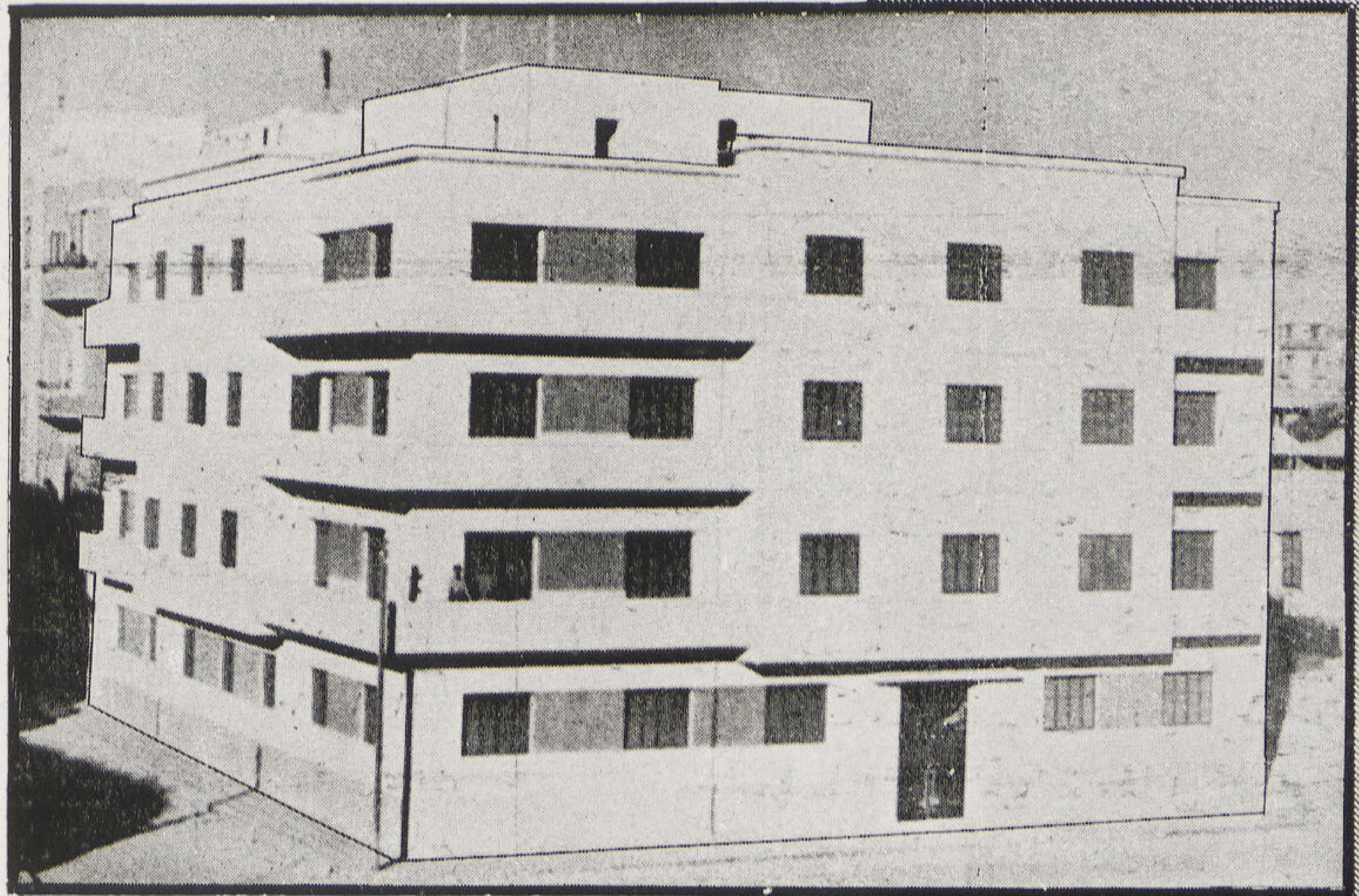
رابعاً — اعادة اختيار حضرات أعضاء مجلس الادارة الذين انتهت مدة عضويتهم وهم حضرة صاحب الدولة اسماعيل صدقي باشا وصاحب السعادة حسن مختار رسمي باشا وصاحب العزة محمد توفيق خليل بك

خامساً — اعادة تعيين مكتب الخبراء « هيوات وبريدسون ونيوبي » مراقبين للحسابات لسنة ١٩٥٠ وتفويض مجلس الادارة في تحديد اتعابه .

عمارة الشيخ سلام سليم عوده بالسويس



واجهة أمامية للعمارة من شارع صلاح الدين الأيوبي



واجهة على تقاطع شارعى صلاح الدين الأيوبي وشارع الملجأ

المهندس المعمارى

الأستاذ ابراهيم بك عسكر

قام بتنفيذها

الحاج سيد عبد النبى المقاول

٣٢ ميدان السيدة زينب تليفون ٤٠٦٠٠

س. ت ١٢١٣٦

جانب
من
المبنى

مبنى نادى القضاة

الواجهة الأمامية
من شارع
عبد الخالق ثروت باشا

قام بتنفيذ
أعمال البياض
والحجر الصناعى

عبد الحميد عبد الفتاح احمد

٣١ شارع محمد محمود باشا - تليفون ٤١٦٢٨

ص.ب ٢٨٧٧٢

دنيا البلاط

توجت عالم المعمار فخرا

بلاط احمد شبيطه

قوى فى مناعة التصلب ضد جميع العوامل

هندسة فنية للرونق والتنسيق

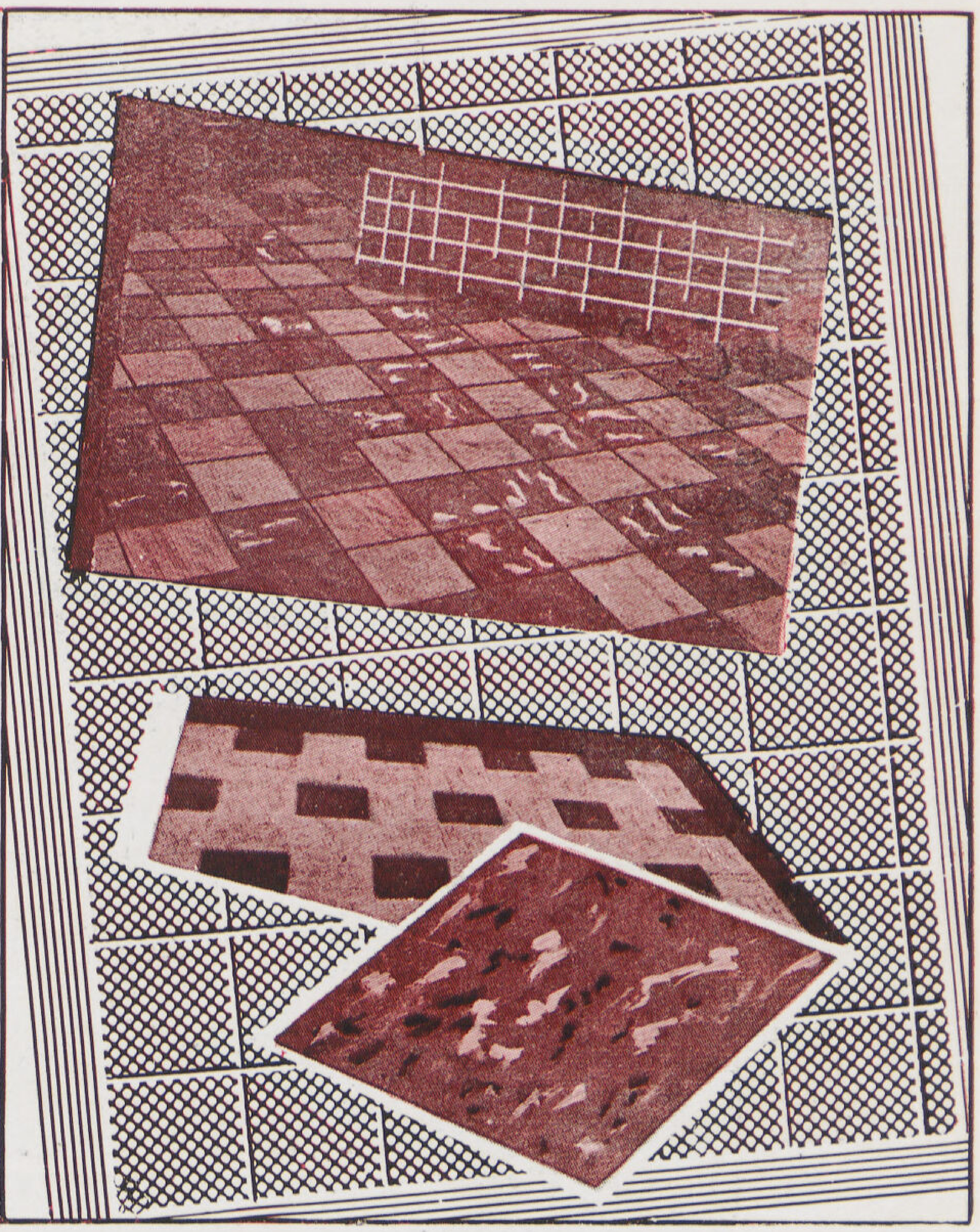
لأحدث مستحدثات ما أنتجته

مصر فى منتجات البلاط

الإدارة والمصانع

شارع جامع شبيطه ومدكور بمدينة الجيزة

س. ت ٤٢٦٠ تليفون ٩٥٩٤٠



تباع هذه المجلة بالجهات الآتية

القاهرة

ادارة المجلة : شارع الملكة نازلى ٧٥ تليفون ٤٥٤٧٠

مكتبة النهضة : شارع عدلى باشا

مكتبة انجلو اجبشيان : شارع محمد بك فريد

مكتبة السلام : شارع شريف باشا

الاسكندرية

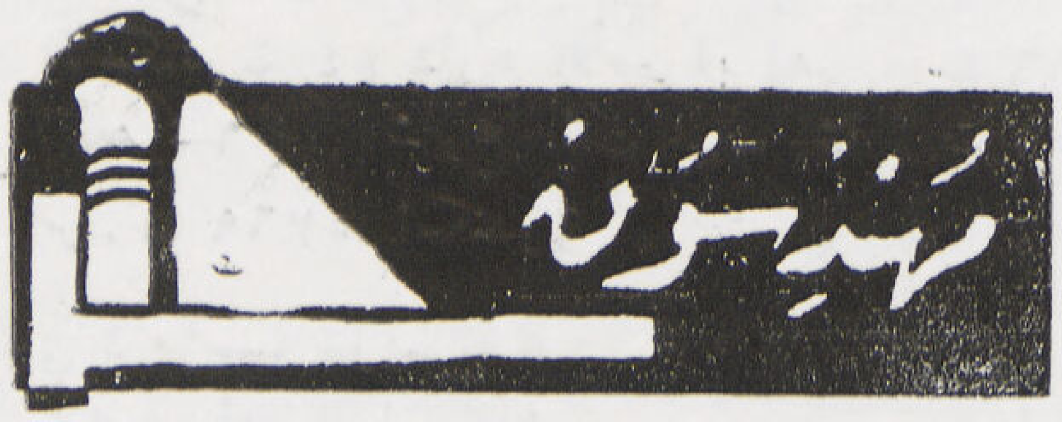
مكتب الاسكندرية : شارع دبانه تليفون ٢٤٣٣٩

الاستاذ ابراهيم فخرى : وكيل عموم الوجه البحرى شارع سعد زغلول

مطبعة ومكتبة وديع ابو فاضل وولده - مصر

دليل العمارة

أسماء وعناوين المشتغلين بالأعمال المعمارية حسب الحروف الهجائية



احمد الألفي
١١ شارع شريف باشا بالقاهرة ت ٤١٦٢٩

احمد حسن بدير
السويس ت ١٧٦

البير خوري
١٠ شارع كرتون دي فيار بمصر الجديدة ت ٦٣٩٩٣

الياس توفيق
١ شارع طورسينا السكاكيني ت ٤٣٦١٤

انطوان سليم نحاس
١٩ شارع قصر النيل بالقاهرة ت ٤٥٣٢٠

انور بالي
٣٠ شارع الانتكخانة ميدان سليمان باشا ت ٤٥٠٣٢

حبيب ابراهيم عوض « مهندس معماري »
٦ شارع عبده باشا بالعباسية

سامي واصف « مهندس معماري »
١٥٣ شارع الملكة نازلي بالقاهرة ت ٤٦١٨٣

سعد زغلول ابراهيم
٤٠ شارع العباسية

شارل عيروط
١١ شارع شريف باشا بالقاهرة ت ٤١٦٢٩

شركة النيل الهندسية « محرم وشركاه » ت ٧٩٩٠٥
١٨ شارع عماد الدين بالقاهرة ٧٩٩٠٦

شركة مينا الهندسية ـ « اميل عوض وشركاه »
١ ميدان باب الحديد بالقاهرة ت ٤٢٠٨٨

فريد وجدي
المنصورة : شارع حسين بك ت ٢١٢٦
السنبلاوين : شارع ترعة البوهية ت ٩٢

فارتان أفيديسيان
٢٤ شارع سليمان باشا عمارة سينما راديو
(للمواعيد ٥ ـ ٨)

محمد حسن دره
٦ ميدان سليمان باشا بالقاهرة

نصر الدين الحفناوي المهندس المقاول
١٩ ميدان محمد علي الكبير (العتبه سابقاً) ت ٧٧٨١٣

هنري أوغيا
٢ شارع بهلر (قصر النيل) ت ٤٢٣٦٢ و ٥١٠٠٢

شركات أساسات

شركة فيبرو للاساسات الميكانيكيه (اخصائيون في خوازيق الاساسات)
الادارة العامة ٢٥ شارع سعيد الأول الاسكندرية ت ٢٤٧٨٦
ادارة القاهرة ٢٨ شارع فؤاد الأول القاهرة ت ٥١٥٨٢

الشركة المصرية للمباني الحديثة «الشمس» (شركة مساهمة مصرية)
٣٤ شارع عبدالخالق ثروت باشا بالقاهرة ت ٤٦٣٧٣
س.ت ٥٨٤١٣

الشركة المساهمة للمقاولات القديمة « ليون رولان وشركاه »
القاهرة : ١٤ شارع سليمان باشا ت ٧٦٨٣٦
الاسكندرية : ٢ شارع كنيسة الاقباط
س.ت ٥٢٣٩ القاهرة

الشركة التجارية للنقل والمقاولات (الدباغ والمطار)
٢٧ شارع عبدالخالق ثروت باشا بالقاهرة ت ٤٨٨٥٨
ص. ب ١٣٦ س. ت ٦١٩٢٩

شركة النيل للانشاءات والمواد البنائية
١٨ ش. بولاق الجديد بالقاهرة ت ٤٨٣٩٩

شركة المباني المصرية المساهمة (ايجيكو)
القاهرة ١٠٦ شارع محمد بك فريد (عماد الدين سابقاً) ت ٥٣٦٩٥
الاسكندرية ٣٤ ش. صفيه زغلول ت ٢٨١٥١

شركة المقاولات العمومية « الشرق » منضما اليها
يوسف فيدون ويوسف ليفران (شركة مساهمة مصرية)
القاهرة ٣ حارة زغيب ت ٧٨٣٠٨ ، ٧٨٣٠٩
الاسكندرية ٢٤ شارع سعد زغلول ت ٢٣٠١٠

شركة القاهرة للمقاولات عزالدين فتوح وتوفيق ججوم
مهندس الشركة مصطفى عزمى
١٤ شـــارع محمد محمود باشـــا

شركة المقاولات الهندسية والتوريدات « محمود كامل وشركاه »
٨ شارع نوبار باشا باسكندرية ت ٢٣٢٣٠

شركة الانشاءات المعمارية لمواد البناء
(توريدات لجميع الجهات ومصانع جير)
٣٤ شارع رشدى باشا (الساحه سابقاً) س.ت ٦٨٩٢٥ ت ٤٢٠٢٧

شركة الصناعات الحديثة للمباني « شركة مساهمة مصرية »
المركز بالقاهرة : ١١ شارع فؤاد الأول (عمارة شملا) ت ٥٩٧٧٤
المصنع بمصر القديمة: ١ شارع بطن البقرة س.ت ٦٨١١٩ القاهرة

شركة سبيكو
القاهرة ٣٢ شارع عبدالخالق ثروت باشا س.ت ٣٢٥٨٤ ت ٥٩٥٩٤
الاسكندرية ٤ شارع بولاناكي س. ت ٢٦٥٥٩ ت ٢٧٣٩٩

شركة مقاولات مكتب ماجي المهندس « مهندسون ومقاولون »
١٢٧ شارع الملكة نازلى بالقاهرة ت { ٤٥٧٢٥ / ٦٢٨٦٣

شركات تجارية هندسية صناعية

شركة مصر للهندسة والسيارات (محمد سالم سالم سابقاً)
الادارة : ١٩ شارع البستان القاهرة ت ٧٦١٧٨-٧٦١٧٩
سجل تجارى ٤٩٢٣٥
الورش : الأميرية شبرا ت ٦٠٩٧٠ - ٦١٢٢٦

احمد ابراهيم زين الدين « مهندس ومقاول »
١٢ شارع شريف باشا بالاسكندرية
٢ شارع كنيسه دبانه ت ٢٨٦٧٠

احمد بكير خورشيد (المهندس)
٥٣ شارع الفلكى (ميدان الازهار)
المكتب بالدور الأول رقم ٨٦ يمين

اسماعيل حسن سالم وعبد المنعم صابر أصحاب شركة سالم وصابر للمقاولات العمومية
٦ حارة فهمي بباب اللوق بمصر س.ت ٧٠٩٥٤ ت ٤٠٣١٩

السيد محمد العناني
١٣ شارع سيدي عبدالحق ميدان ابراهيم باشا بالقاهرة ت ٥٠٦١١

الشركة العمومية للمبانى « شماع وفلاخليس وشريكهما »
١٣ شارع عبدالخالق ثروت باشا بالقاهرة ت ٤٣٧٦٩

المقاولات العمومية « م. و ر. كومنينوس » مهندسان مدنيان
٤ شارع طلعت حرب باشا بمصر ت ٥٤٢٥٩
س. ت ٧٢٢٥٨

المقاولات المعمارية مكتب حجازي وانطون
٢ شارع محمد بك عاصم بشبرا مصر

المهندس عزت ولطفى القرماني « خبير حسابات تكلفة المقاولات »
١ ش مظلوم باشا بميدان الفلكي بباب اللوق ت ٥٨٨٣٩

انور بالى
٣٠ شارع الأنتكخانة ميدان سليمان باشا ت ٤٥٠٣٢

أولاد م. حاجي دمتريو
الاسكندرية ٨٤ شارع الأمير ابراهيم ت ٢٥٠٨٦
القاهرة ٦ (أ) شارع طلعت حرب باشا ت ٧٦٣٠١
س. ت ٥٢٦٩ اسكندرية

ج. لوبيني « مؤسسة سويسرية »
٥٠ ش قصر النيل بالقاهرة ت ٥٨٣٤١

حسن ابو الفتوح وشركاه
١١ ش سراي الأزبكية بالقاهرة ت ٤٨١٢٩

حسن السكونت ومقاول جميع أشغال الخرسانة المسلحة
٤ حارة امام حبسه بروض الفرج ت ٤٥١١٢

حسن محمد علام وشركاه
القاهرة — ٢٧ شارع سليمان باشا ت ٥٤٤٢٥
الاسكندرية : ٥٥ شارع ابو الدرداء ت ٢١٦٩٦

حسن محفوظ
الاسكندرية : ١١ ش شريف باشا ت ٢٣٦٢٠ ، ٢٣٦٢٦
القاهرة : ١٧ ش عبدالخالق ثروت باشا ت ٥٩٠٩

حسنى السيد
٤٨ ش الفجالة بالقاهرة ت ٥٩٦٢٧

حسين حسنين عطيه المهندس
١٩ شارع الفجالة بالقاهرة

حسين عبد الرحمن « مهندس ومقاول »
٥ ميدان الخديوي اسماعيل — المنشية بالاسكندرية

حسين حسين فراج
٤٥ ش شامبليون بالقاهرة س.ت ٨٩٩٢ ت ٤٥٤٨٨

الحاج خليل ابراهيم السراج
٢٦ ميدان المبدولى عابدين مصر ت ٧٦١٤٨

دلبوني وشركاه
٢ شارع دوبريه بالقاهرة ت ٤٢٧٨٤

زكريا لطفي
٥٩ ش صفية زغلول بالاسكندرية ت ٢٩٤٢٠

رمضان الطوبجي ومأمون قداح مهندسون ومقاولون
١٤ شارع محمد محمود باشا بباب اللوق القاهرة ت ٧٧١٤٧

سعد عامر وشركاه
هندسة مدنية - مقاولات عمومية
٢٥ شارع سليمان باشا - القاهرة ت ٥٤٥٠٥

الحاج سيد عبد النبي
٣٢ ميدان السيدة زينب ت ٤٠٦٠٠

شركة المقاولات المتحدة
القاهرة ٢٦-١ شارع شريف باشا ت ٤٨٠٣٩ و ٥٢٣١٠
الاسكندرية ٤٩ شارع فؤاد الاول ت ٢٦٨٨٤

شركة الوادي للهندسة والمقاولات
اسكندر عمور - وديع مرشاق س.ت ٦٢٢٨٣
٩ شارع بورصه (بالتوفيقية) بالقاهرة ت ٥٣١٢٣

شركة لانج للمباني
القاهرة ٨ شارع قصر النيل ت ٧٧٧٩٧
الأسكندرية ٢٥ « سعيد الأول ت ٢٢٨١٩

شركة أولاد عبد الدايم للتجارة والمقاولات
شارع محمد علي بطنطا ت ٤٢٤ و ٢٤٢٧
س.ت ٢٠٨٥٦

شركة شحاده الهندسية
١٣ شارع عدلى باشا ت المكتب ٤٩٣٨٦ ، ٥٣٣٨٦
ت الورش ٥٩٠٩٢

شفيق مجلي « مهندس معماري ومقاول »
١٧ شارع عبدالخالق ثروت باشا بالقاهرة ت ٤٩٧٨٢

صالح متولى رمضان
١٦٥ شارع محمد بك فريد بالقاهرة ت ٤٦٩٥٧

صبحي سليمان
٣ شارع القاضى الفاضل (قصر النيل)

عبد العزيز عبد العال
١٤ شارع محمد محمود باشا بباب اللوق ت ٧٧١٧٥

عبدالله احمد « اختصاصي في الآبار الارتوازية »
١ شارع مظلوم بالقاهرة ت ٤١٧٠٢

عبد الحميد ابراهيم موسى
١٦ شارع طلعت حرب باشا بالقاهرة ت ٤٠٧٤٤

عبد الوهاب محمود بيومى وعيسى عبد الحميد عبد الله
٤٢ شارع شريف باشا بالقاهرة ت ٥٧٦٦٤

على حسن و احمد محمود « مقاولين متعهدين توريد أدوات العمارات »
١٣١ شارع الملكة نازلى بالقاهرة ت ٤٥٢٩٠

عبد المجيد وعلى دسوقي
٤ ش. فاروق بالقاهرة ت ٤٠٢٧٩

عبد العزيز حسن سليمان مقاول أعمال بياض
شارع عبد العزيز حسن ت ٩٤٤٦٤

عبد الرؤوف حنفى مهندس ومقاول
بالمحلة الكبرى بوستة الغزل ت ٢٨٦

علي حسن صبره المقاول
مصر شارع خيرت شارع الملك الناصر رقم ٢١ ت ٤٥٧٢٧

فرج شلبي (مهندس ومقاول)
٢١٣ شارع الملكة نازلى س.ت ٤٢٥٦٧ ت ٥٤١٠٥

كامل العجوز
١٧ ش. الكحال بروض الفرج ت ٥٥٩٨٨

كامل سليمان
٣٨ شارع القصر العيني بالقاهرة ت ٤٣٦٨٠

محمد حسن العبد باشا
٨ شارع سليمان باشا بالقاهرة ت ٥٩٠٠٢ و ٥٩٠٠٣

محمد الزيات واخوته
٢٩ شارع المطبعة الأهلية ببولاق ت ٥٦٧٨٠

محمد عبد المنعم الصبروتي
الاسكندرية ١ شارع خطاب بالانفوشي ت ٢٥٨٩٠
رشيد شارع أمير الصعيد ت ٣٨

محمد حسن دره
٢٦ شارع مسره بشبرا ت ٤٥١١٢

محمد محمود منصور
٩٢ شارع عمادالدين بالقاهرة ت ٤١٠٦٦

محمد ومحمود شرابى نجار ومقاولين لوازم العمارات
١٨ شارع الحلبي بولاق مصر ت ٥١٨٨٧
س. ت ٥٠٤٥٥

محمد عطيه رزق
٣٢ شارع سليمان باشا مصر ت ٤٠٣٣٩

محمد فهمي ابوزيد ٤ ميدان توفيق بالقاهرة ت ٤٨٢٦٧

محمود ابو سيف
٤١ شارع الملكة نازلى بالقاهرة ت ٤٩٧٩٣

مصطفى خطاب
٢٦ ميدان عابدين (المبدولى سابقاً) ت ٥٩٥٠٨

موسى محمد
٣٧ شارع عماد الدين بالقاهرة ت ٥٩٧٧١

موسي محمود احمد (اختصاصي فى تقوية اساسات ابيار استرابس)
١٣ شارع توفيق بالقاهرة ت ٥٥٦٩٦

موريس مصور وشركاه» مقاولات مباني وأشغال عمومية »
اخصائيون في اساسات بآبار (طريقة ستروس)
٦ أ شارع طلعت حرب باشا ت ٥٩٣٩٩

هلال العباسي ١١ شارع السبتيه ت ٤٥٦٤٣
و ت ٩٦٣١٥

وديع ملطي
١١ شارع الدرمللي بالقاهرة ت ٥٤٩٩٣

مقاولو أعمال صحية

احمد هنداوي ٧٣ شارع درب الجماميز بالقاهرة ت ٥٠٨٣٠

السباعي الدسوقي « للاعمال الفنية الحديثة »
٤٤ حارة حازق شارع مصره بشبرا

الشركة الصحية للمقاولات
٣١ مكرر شارع مصره بشبرا ت ٤٤٥٥٦

حسن محمد علام وشركاه
القاهرة ٢٧ ش. سليمان باشا ت ٥٤٤٢٥
الاسكندرية ٥٥ ش. ابو الدرداء ت ٢١٦٩٦

حسين شحاته « مقاول أعمال صحية والتدفئة والبخار »
١ ش. شريف بجوار ماركوني ت ٤٦٢٨٠

حسين شعراوي « مقاول أعمال صحية وآلات التدفئة »
١ ميدان باب الحديد ت ٤١٥٧٨

سيد سيد سحاب «متعهد ومورد للقصور الملكية »
١ ش. محمد صدقي باشا ميدان الفلكي ت ٥٨٠٥٤

قبلان اخوان وشركاهم
عمارة قبلان ٩ـ١٣ ميدان قنطرة الدكة بمصر س.ت ١١٨٤٢
ص.ب ١٦١٦ ت ٧٧١٢٠ ، ٥٨٨٢١

مايز خوري وشركاه أدوات صحية ولوازم العمارات
٨١ ش ابراهيم باشا ت ٥٩٦٩٠
س. ت ٣٦١٥٤

محمد على
٣٦ ش. عبدالخالق ثروت باشا بالقاهرة ت ٥١١٦٣

محمود السيد « مقاول صحي وآلات التدفئة »
٥٦ شارع الدستان بالقاهرة

مقاولو أعمال المياه الساخنة والتدفئة

هنري مايو
مهندس ماكينات لتسخين المياه للعمارات بطريقة المازوت
٢٥ شارع توفيق بمصر ت ٤٩٨٧٩

مقاولو أعمال كهربائية

الحاج محمد عثمان الكبير « مهندس ومقاول كهربائي »
القاهرة ٢٥ شارع ابراهيم باشا بعابدين ت ٧٨٠٢٦
الأسكندرية ١٧ شارع البوستة ت ٢٢٧٥٠
طنطا شارع احمد ماهر باشا ت ٨٢١

حنفي عزب « مهندس »
٧ ش. حسن باشا واصف بالحلمية ت ٥٨١٧٠

عبد الوهاب على ابراهيم « مهندس ومقاول »
٧ ش. مدرسة عباس بالقاهرة ت ٥٠٣٤٩

مقاولو أعمال نجارة

احمد فهمي سليمان
١٥ شارع الصاحب المتفرع من شارع بركات بشبرا
ت ٧٨٣٤١

جمال محمد وورشة لأشغال النجارة والأثاث
المكتب عمارة شركة مصر للتأمين بميدان لاظوغلي بالقاهرة
س ت. ٥٩٢٢٩

عبد الرحمن وعبد الباقي حسن جاد
مصر شارع الانبابي بالظاهر ت ٥٧٤٥٢
س. ت ٣٦١٧٣ مصر

محمد عبدالله « مصانع ميكانيكية لأشغال النجارة والأثاثات »
المكتب : ش شريف باشا ـ عمارة ايموبيليا ت ٤٣٢٣٥
المصانع : ش امير الجيوش بالجمالية ت ٤٣٢٦١

محمود احمد قريش وأولاده
مصانع ميكانيكية لأشغال النجارة والموبيليات
١٩ شارع حسين شاكر بالجيزة ت ٩٧٧٨٢

مصنع الشمس (محمد عبد اللطيف الطنبولي) للنجارة الميكانيكيه
٦٥ شارع الفراهده باسكندرية ت ٢٥٦١٨
المعرض : ٣٤ شارع فؤاد باسكندرية
فرع المصنع بالقاهرة ١٩ عدلي باشا ت ٤٦٠٦٠

يوسف احمد القليني مقاول وصاحب ورشة نجارة ميكانيكية
مصر : شارع عمر شاهين بحدائق شبرا ت ٥٨١١٢
بورسعيد : شارع سعد زغلول ت ٢٣١٤

مقاولو أعمال بياض

عبد الحميد عبد الفتاح احمد
٣١ شارع محمد محمود باشا بالقاهرة ت ٤١٦٢٨

عبد الشافي حسب
(مقاول اشغال البياض والزخرفة)
٩٨ شارع فؤاد الأول بالقاهرة

مقاولو أعمال بويات

احمد محمد مصطفى
٨١ شارع بين الحارات ميدان باب الحديد
س. ت ٥٥١٣٤ ت ٤١٥٧٨

اسماعيل علي
ش. محمد محمود باشا بجوار محطة باب اللوق ت ٤١٤٨٩

حسين ابوسعده « للنقش والزخرفه »
٩ ش البرج بالفجالة ت ٥٦٦٠٩

عثمان محمد زاهر
١٣ ش. سيدي عبد الحق بالقاهرة ت ٤٤٦٦١

عثمان وشريكه (بويات وزخارف فنيه)
٥ شارع المشهدي بمصر

لطيف ابراهيم
٣٦ ش. شبرا بجوار سينما دوللي بالقاهرة

محمد فهمي دوبان مقاول أشغال البويات والزخرفة
٤ ش خيرت بالسيدة زينب بمصر ت ٤٦٩٥٧
س.ت ٦٦٣٧٤

مصطفى عوض ابراهيم مقاول جميع اشغال البويات
٢٦ شارع غيط العده بملتقى حسن الأكبر بعابدين
ت ٧٨٩٢٩

مقاولو أشغال رخام

خرلمبو احبتياس
المكاتب شارع احمد ماهر باشا حوش الشرقاوي نمرة ١٤ مصر
الورش والمخازن شارع احمد ماهر باشا حوش الشرقاوي نمرة ١٤ مصر
و ٩ شارع معمل الصابون بغمره
س. ت ٥٠٤٩٢ ت ٥١٦٧٨

مقاولو أعمال حدايد

شركة القاهرة للأشغال الحديديه (انور عمار وشركاه)
١ شارع ابوطالب - بولاق مصر س.ت ٦٥٠٩٤ القاهرة
ت { ٥٤٦٠٢ / ٥٧٥٢٥ }

الحاج علي محمد ياسين ٣٣ شارع المنصوري بالسبتيه مصر
س ت ٥٨١٨٠ ت ٥٩٦٥١

اثاثات معدنية

ستيلكس
شارع شريف باشا رقم ٣٩ س. ت ٦٣٢١٦ ت ٥٣٨٣٩

الومنيوم كوبتة من مواسير وقطع

ادوار ش. عقيرب وشركاه وكلاء فبارك - توريد وتصدير
٣٦ شارع عبدالخالق ثروت باشا ص. ب ٧٩٩
س. ت ٦٥٩٦٠ ت ٥٨٨٨٧

نصيب نوركوم
١٥ شارع عماد الدين بالقاهرة ت { ٤٣٣٦١ / ٥٩٢٧٢ }

شركات بلاط

الشركة الهندسية للتجارة ومواد البناء « اطلس »
٥ شارع قصر النيل بالقاهرة ت ٥٩٢٥٧

الفابريقة الأهلية للبلاط
المكاتب والمعرض. ش شريف باشا عمارة ايموبيليا شقة ٤٠٥
ت ٧٦٣٤٧ ، ٧٨٠٣٨
الورشة : أثر ألنبي بمصر القديمة ت ٥٠٧٩٦

المصنع المصري للبلاط
ملتيادس الفتريو « خلفاء سنتاجانا أورسو وشركاه »
٨١ شارع المطبعة الأهلية بمصر س.ت ٦٩١٥٢

نيوفانس افستراتيو
٥ حارة اضدارة عابدين ص.ب ٤٤٩ مصر ت ٥٤٣٢٩

شركة النيل للانشاءات والمواد البنائية
١٨ ش. بولاق الجديد بالقاهرة ت ٤٨٣٩٩

فابريقة مصر الجديدة للبلاط الأسمنت والموزايكو « نسيم »
١٢ شارع شبين مصر الجديدة ت ٦٠٦٢٦

فابريقة طوب وبلاط النصر
المصنع شارع ابوسمبل بمصر الجديدة ت ٦٣١٤٣
الادارة ٢ ميدان باب الحديد ت ٤٤٩٩٢

محمد عفيفي (مصانع بلاط اسمنتى وموزايكو)
الادارة ٢ شارع شمبليون بالقاهرة ت ٤٠٢٨٤

شركة سميراميس (حبيب ديمتري وشركاه)
فرع المبيعات ٤ شارع دوبريه بالقاهرة ت ٤٤٥٣٣
س.ت ٥٧٦٢٥

السيد العناني محمود
بركة السبع ت ١٤
القاهرة جزيرة الذهب بالجيزة ت ٩٤١٦١

الشركة الهندسية للتجارة ومواد البناء (اطلس)
٥ شارع قصر النيل بالقاهرة ت ٥٩٢٥٧

س. سورناجا
٢٢ ش. قصر النيل بالقاهرة ت ٤٦٢٩٦

شركة النيل للانشاءات والمواد البنائية
١٨ ش. بولاق الجديد بالقاهرة ت ٤٨٣٩٩

شركة الفولى للصناعة والتجارة طوب مباني وطوب مخصوص
٤٧ ش خيرت بجوار لاظوغلى ت ٧٩١٩٢

محمد احمد العسال
عمارة باسيلي شارع المطبعة الأهلية رقم ٧ ببولاق المكتب ت ٥٢٣٣٩
المصنع ت ٥٨٨٢٩

محمد عفيفي مصانع طوب اسمنتى مفرغ مضغوط
الادارة ٢ شارع شمبليون بالقاهرة ت ٤٠٢٨٤

س. سورناجا
٢٢ ش. قصر النيل بالقاهرة ت ٤٦٢٩٦

مصانع جير

شركة المقطم للجير السلطاني
لأصحابها اسماعيل مرسي وفتحي حسن
المكتب ٢ ميدان باب الحديد ت ٤٤٩٩٢
المصنع بالعباسية بجوار بلوك سكة حديد الجبل الأبيض
(منطقة جبل الدويقه)

الجباسات الوطنيه (الصباح)
٢ شارع طلعت حرب باشا القاهرة ص. ب ١٠٠١
س. ت ٦٠٥٥٠ ت ٥٧٣٧٨
المصانع والمناطق الصف . اطفيح . الكريمات جيزة

جباسات البلاح شركة مساهمة مصرية
أقدم شركة للجبس فى البلاد وأهمها وأحسنها استعداداً
ص.ب ٣٢٩ ت ٤٦٤١٥ ، ٤٦٤١٦
س.ت القاهرة ٦٥٠

شركة الجباسات المصرية ابو الهول
مصنع : شبرا الخيمة ت ٤٣٤١٩
مكاتب : شارع جامع جركس رقم ٣٢ ت ٤٢٢٠١
س.ت ٣٣٦٢٨

شركة منصور (متعهدين مصيص البستر)
١٣ شارع السبتيه بمصر ت ٤٠٩٤٧
س.ت ٥٨٩٩٠

مصانع حنفيات

ورشة الخراطة المصرية « حسين محمد عذانى »
١٩ شارع الصالحية بالصاغة
٢٠ حارة الوكالة بخان الخليلى بمصر س.ت ٤٦٨١٥

اميـــل هيرش
أرضيات خشب محمر قطعة واحدة من جميع الألوان
٢٠ ش. محمد محمود باشا بالقاهرة ت ٤٣٩١٧

دوكش وشركاه
الوكلاء الوحيدون عن شركة أوجست لاشابل – انفرس بلجيكا
١٥ شارع توفيق بالقاهرة ت ٥٥٧٣٨

طوب من نشارة الخشب

اميـــل هيرش
دساتير من نشارة الخشب المحجر لتثبيت الأبواب والشبابيك
٢٠ ش. محمد محمود باشا بالقاهرة ت ٤٣٩١٧

هيرازوليت او (هيرش ترازو)

اميـــل هيرش
ارضية من كسر الرخام ومن مواد معدنية
٢٠ شارع محمد محمود باشا ت ٤٣٩١٧

الهيركوليت (نوع الهيرا كليت)

اميـــل هيرش
الواح ٣ × ٥٠ر١ × ٥٠ سم ليميه من الخشب المحجر
٢٠ شارع محمد محمود باشا ت ٤٣٩١٧

تجار حـــدايد

سيد رمضان العياش صاحب ورشة حدايد لزوم العمارات
بشارع الخضرا بجوار كوبرى ابو العلا ت ٥٥٤٣٧
وشارع الخطيري رقم ٣٧

شركة احمد حسن سعيد وأولاده
القاهرة ٥٥ شارع الخضرا ببولاق ت { المكتب ٥٧٣٩٣ / الحركه ٥٩٧٦٤ }
الأسكندرية ٥٥ شارع ابي الدرداء ت ٢٩٠١٧
س. ت ٢١٤٣ مصر

نقولا ج. كحيل
١٥ شارع سوق الحطب (بولاق مصر)
س. ت ٥٥٣٧٣ مصر ت ٥٢٣٠٧

شركة النيل للانشاءات والمواد البنائية
١٨ شارع بولاق الجديد بالقاهرة ت ٤٨٣٩٩

محلات اولاد الحاج رمضان محمد طنطاوي
٣٤ ش. البستان بباب اللوق ت ٤١٤٨٩

محـلات يوسف فهمي - تأسست سنة ١٨٨٧
(حـدايد . بويات . لوازم العمارات)
٣٤ شارع رشدي باشا (الساحه سابقاً)
س. ت ٣٤٠٣ القاهرة ت ٤٢٠٢٧

تجار زجاج وبللور

مصنع حلمي المرايات والبللور (حلمي جمعه فرج سعودي)
١١ شارع المسبلي ميدار محمد علي الكبير س.ت ٥٥ د ٧٠٤ ت ٥٠٨٥٠

احمد اسماعيـــل
٣ ش خيرت بالسيدة زينب ت ٤١٩٧٦

س. سورناحا
٢٢ ش. قصر النيل بالقاهرة ت ٤٦٢٩٦

جاك ف. كوهين وأخيه ليون وشريكهما
١٠ ش. بورصة (بالتوفيقية) بالقاهرة ت ٥٧٠٦٨

عثمان احمد ابراهيم مقاول أعمال ماده عازله
٥ شارع محمد محمود بجزيرة بدران بجوار سيدى فرج ت ٥٦٣٦٦

اطيف ابراهيم
٣٦ ش. شبرا بجوار سينما دوللي بالقاهرة

مكتبة ومطبعة وديع ابوفاضل وولده ٢_٤ شارع الجنينه تليفون ٥٥٥١٣ — مصر

XFA 13.211 (9, 6/7/8-9/10) 1949

HARVARD FINE ARTS LIBRARY
OCT 7 '98
ncir

Aga Khan fund

AL-EMARA

صاحب الامتياز ... ... ابراهيم فهمي كريم باشا

مدير المجلة المسؤول ... ... دكتور سيد كريم

Rédaction — هيئة التحرير

Rédacteur en Chef :
Dr. Sayed Karim

Secrétaire de Rédaction :
T. A. Gawad

Dept. de Cadastre:
Aly M. Massoud

Architecture:
A. Sidky — T. A. Gawad

Constructions :
Dr. Sayed Mortada — Ahmed Lotfi

Architecture Arabe:
Hassan Abdel Wahab

Beaux Arts:
Ahmed Rassem Bey

Architecture and Beaux Arts :
Mohamed Hammad

رئيس التحرير : دكتور سيد كريم
سكرتير التحرير : توفيق احمد عبد الجواد
قسم تخطيط المدن : علي المليجي مسعود
قسم العمارة : احمد صدقي . توفيق ا. عبدالجواد
قسم الانشاء : دكتور سيد مرتضي . احمد لطفي
قسم العمارة الاسلامية : حسن عبد الوهاب
قسم الفنون الجميلة : احمد راسم بك
تاريخ العمارة والفنون : محمد حماد

Direction — الادارة

Le Caire : 75, Rue Malika Nazli - Tél. 45470

القاهرة : ٧٥ شارع الملكة نازلي – تليفون ٤٥٤٧٠

Bureau d'Alexandrie — مكتب الاسكندرية

Alexandrie : 1, Rue Debbana - Tél. 24339

١ شارع دبانه من شارع شريف باشا – تليفون ٢٤٣٣٩

Agence Generale de Bas Egypte — توكيل عموم الوجه البحري

Ibrahim Fakhri - 34 Rue Saad Zagloul, Alexandrie

ابراهيم فخري – ٣٤ شارع سعد زغلول بالاسكندرية

Abonnements — الاشتراكات

La Revue { L'anné P.T. 150 pour l'Intérieur
La Revue { L'anné P.T. 200 pour l'Etranger
La Guide — P.T. 100 pour chaque annonce

المجلة { في الداخل ١٥٠ قرشاً عن سنة كاملة
المجلة { في الخارج ٢٠٠ قرش عن سنة كاملة
الدليل — ١٠٠ قرش عن كل قسم

ALEMARA

- Architecture
- Urbanisme
- Construction
- Technique
- Arts-Modernes
- Decoration
- Photographie

9-10
Vol. IX
1949

The Aga Khan Fund
for Islamic Art and Architecture

Fine Arts Library
Fogg Art Museum
Harvard University

XFA
13.
211
(9,
6/7/8-
9/10)
1949